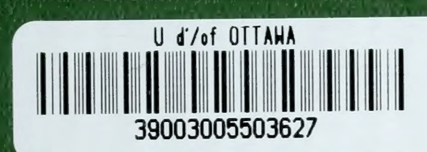

U d'/of OTTAWA
39003005503627





THÈSE

POUR

LE DOCTORAT

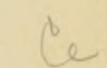
La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LA GRÈVE DE 1911

DANS LES

CHEMINS DE FER ANGLAIS



THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le samedi 6 décembre 1913, à 3 heures

PAR

Pierre LADEN

Président M. JAY, *professeur*

Suffragants { MM. FERNAND FAURE, *professeur*
CAPITANT, *professeur*

PARIS

JOUVE & Cie, ÉDITEURS

15, RUE RACINE, VIe

1913



LA GRÈVE DE 1911

DANS LES

CHEMINS DE FER ANGLAIS

INTRODUCTION HISTORIQUE

§ 1. — *La grève au point de vue législatif. L'évolution du droit de coalition en Grande-Bretagne*

Bien que l'Angleterre ait précédé les nations continentales dans la voie de la reconnaissance légale des coalitions ouvrières, il faudrait se garder de croire que la conquête de ce droit ait été chez elle l'aboutissement logique, et comme le terme naturel d'une évolution régulière et continue. A considérer l'ensemble de son histoire industrielle, on constate, au contraire, que peu de pays ont éprouvé, à ce point de vue, des fluctuations plus sensibles et des alternatives plus brusques, et connu des luttes plus acharnées.

Une législation ayant ses racines dans un lointain passé a fait sentir son influence en cette matière jusqu'à une époque très récente : on est donc obligé, aussi bien pour se faire une idée d'ensemble du droit relatif aux coalitions que pour comprendre la pratique moderne, de remonter jusqu'aux origines de cette législation.

Dès le moyen âge, apparaît une différence très tranchée, au point de vue du droit de se grouper et de s'entendre, entre les patrons ou employeurs d'une part, et les salariés de l'autre.

En effet, dès l'origine, les commerçants et artisans peuvent s'associer, s'organiser en groupements professionnels afin de défendre leurs intérêts communs et de régler, pour leur plus grand profit, les conditions générales de leur négoce. Dès lors se forment entre eux les corporations ou « Guildes » de métiers qui devaient jouer un rôle si important dans l'histoire économique de l'Angleterre (1).

Au contraire, à la même époque, toute entente,

---

1. Cela ne veut pas dire toutefois, que ces associations : corporations,« craft guilds », etc., puissent se contituer librement. Mais l'autorisation qu'elles doivent au préalable solliciter et obtenir, moyennant finances, du pouvoir royal — qui n'avait garde de négliger cette source de revenu, et dont l'intervention devait plus tard s'accentuer et se traduire par une réglementation minutieuse et tyrannique, — était encore pour elles une source d'avantages plutôt que d'inconvénients, puisqu'elle leur conférait un véritable monopole de fabrication ou de vente, et les rendait maîtresses absolues du marché.

tout groupement, soit permanent, soit temporaire entre les ouvriers appartenant à une industrie quelconque, sont rigoureusement interdits, et des pénalités sévères atteignent les contrevenants.

Les mesures d'où découlent ces prohibitions se rattachent à la législation générale dirigée contre le délit de « conspiracy », et sont relatives à une forme particulière de ce délit, l' « offence » de « conspiracy in restraint of trade (1). Cette dernière expression qui, dans son acception courante, sert à désigner toute coalition, toute entente de nature à porter atteinte à la liberté de l'industrie, mérite que l'on s'y arrête un instant.

Suivant l'opinion qui a prévalu durant la plus grande partie du XIXe siècle, les conditions du travail, — et notamment le taux du salaire des travailleurs, — doivent être réglées par le jeu libre et spontané de la concurrence. Cette doctrine, que l'on caractérise généralement en disant qu'il doit exister « a free course of trade in labour », c'est-à-dire que la liberté doit être la base des rapports entre employeurs et employés, comme elle doit être celle de l'industrie

---

1. En réalité, les idées de liberté, en matière de commerce intérieur ou international, de travail etc., remontent aux physiocrates, c'est-à-dire au milieu du XVIIIe siècle, et elles furent brillamment défendues ensuite par A. Smith. On sait qu'elles réagirent contre les idées mercantilistes, basées sur l'intervention de l'État, aussi bien dans le contrat de travail que dans les transactions commerciales et les processus industriels.

tout entière, est une doctrine toute moderne, vieille d'une centaine d'années environ, et dont il serait bien difficile de trouver trace en remontant plus haut dans l'histoire économique de l'Angleterre.

Certains auteurs se sont cependant élevés contre cette assertion. Sir W. Erle, par exemple, n'hésite pas à affirmer que « la liberté de l'industrie avait été assurée depuis les temps les plus reculés » (1). Cela est vrai, si l'on donne au mot « liberté » une signification restreinte, limitée à la possibilité pour chacun d'exercer son négoce à l'abri des atteintes de la violence ou des entreprises de la jalousie locale. On peut dire, en effet, que la liberté, sous cette forme rudimentaire, a été dès l'origine proclamée et, dans la mesure du possible, sauvegardée (2). Mais il n'en va plus de même si l'on envisage la liberté dans son sens le plus large, c'est-à-dire l'affranchissement de toute entrave, de toute intervention législative : à ce point de vue, on peut affirmer que cette idée que chaque individu ou chaque groupement d'individus,

1. Sir William Erle, *Law relating to Trade Union*. (*La Législation relative aux Trade Union*, p. 9 et s.)

2. *Magna Charta* (ch. XXX); et plus tard *Statut 9 d'Édouard III* (ch. I, A. D. 1333), renouvelé, confirmé et étendu en 1350 (25 Edw. III. st. 4, c. 2). — Cependant, il semble que les anciens textes s'attachent moins à assurer la liberté du négoce, qu'à protéger le consommateur en prévenant l'accaparement des denrées et les manœuvres tendant à élever artificiellement les prix de marché (forstalling or engrossing). V. sur ce point : Sir W. Erle, *loc. cit.*

est le meilleur juge de ses propres intérêts, et qu'i doit lui être permis d'en poursuivre la réalisation par quelque méthode que ce soit, (la fraude et la violence exceptées) est une idée toute moderne, car la législation anglaise lui inflige, pendant une longue série de siècles, de continuels démentis (1); elle semble même s'inspirer du principe diamétralement opposés : jusqu'à une époque relativement récente, en effet, on a considéré comme un devoir spécial pour le législateur de régler toutes les questions les plus importantes concernant le commerce ou l'industrie (2).

Cette doctrine devait inévitablement avoir sa répercussion dans le droit relatif aux ententes et aux coalitions ouvrières : et en effet, c'est parce qu'elles étaient susceptibles de porter atteinte aux règles édictées, parce qu'elles tendaient à modifier l'ordre établi, — et non comme susceptibles d'entra-

---

1. Sir James Fitzjames Stephen, *History of criminal Law of England.* (*Histoire de la législation criminelle de l'Angleterre*, t. III, p. 200 et suiv.)

2. Il est à remarquer d'ailleurs que l'intervention de l'État (se traduisant par exemple par la politique) annonaire (politique d'approvisionnement) des mercantilistes), avait donc pour objet de remédier à la famine ou de l'écarter, que de diminuer le coût de production de la force-travail, d'où résulterait la possibilité de diminuer les salaires, et par suite, la baisse du coût de production des objets manufacturés et la facilité plus grande de concurrencer les fabricants étrangers. Aujourd'hui, l'État intervient plutôt en faveur de l'employé que de l'employeur; alors, son intervention s'exerçait plutôt en faveur de l'employeur que de l'employé.

ver une liberté que l'on considérait alors comme nuisible et dangereuse — que ces dernières furent à cette époque l'objet d'une constante et sévère répression.

On fait assez communément remonter l'origine de cette législation à un statut rendu par Édouard Ier en 1305, et intitulé « Quels sont conspirateurs, quels sont révoltés (1) ». Cependant, on serait vraiment bien embarrassé de trouver dans ce texte une allusion quelconque aux ententes ou aux associations entre compagnons de métier. L'expression « délit de conspiration criminelle » (offence of criminal conspiracy), revêt, dans l'ordonnance d'Édouard Ier, un sens précis et étroitement limité : elle désigne exclusivement les conventions entre deux ou plusieurs personnes en vue de commettre l'acte particulier « d'accusation fausse et malicieuse de trahison et félonie » (2). Ce n'est que beaucoup plus tard que la qualification de « conspiration criminelle » en vint à déborder le sens étroit qui lui avait été présentement assigné, et fut considérée comme s'appliquant aux conventions, aux ententes en vue de commettre un délit quelconque,

1. 33. Edw. Ier, A. D. 1305.

2. La poursuite de l'infraction supposait les deux conditions suivantes : 1° que la personne victime de l'accusation calomnieuse eût été actionnée en justice ; 2° qu'elle eût bénéficié d'un acquittement. (Cf. Rapport de Sir Godfrey Lushington, membre de la Commission royale instituée en 1903, sous le paragraphe intitulé « Conspiracy », p. 78.)

et notamment un acte de nature à entraver le cours normal de l'industrie. C'est ainsi que le « Common Law » en arrive insensiblement à étendre aux coalitions (combination) ou conspirations d'ouvriers en vue de modifier les conditions du travail, les dispositions de l'ordonnance de 1305 contre les conspirateurs.

Les premiers textes positifs que l'on rencontre, visant expressément et prohibant les coalitions ouvrières, sont les « acts » de 1349 et 1350 (23, Edw. III et 25 Edw. III, st. 1).

Ces statuts édictent toutes une série de mesures destinées à réglementer les conditions du travail. Mais c'est surtout à l'occasion de la détermination du taux des salaires que les « statutes of labourers (1) » d'Édouard III se montrent d'une rigueur méticuleuse (2). Il s'ensuit nécessairement que toute tentative pour modifier les salaires ainsi établis est une atteinte à la loi, et comme telle poursuivie et réprimée.

1. Statuts des travailleurs.

2. C'est ainsi que, dans la catégorie du maçon et du charpentier, le travail doit être rétribué à la journée dont le prix est fixé à 4 pence pour les maîtres et à 3 pence pour les ouvriers, depuis Pâques jusqu'à la Saint-Michel, et après cette époque, à un taux moindre dont l'évaluation est confiée à la sagacité du juge. (Sir J. Stéphen, *op. cit.*). — On ne s'étonnera d'ailleurs pas de cette rigueur si l'on admet avec Sir J. Stéphen, que ces statuts ont été surtout à l'origine, des mesures de circonstance destinées à enrayer la hausse des salaires, consécutive à la peste noire qui désola Londres à la même époque.

Deux siècles plus tard, ces dispositions devaient être reprises, sous une forme plus étendue, par le statut rendu sous Édouard VI en 1548. Cet act interdisait les coalitions non pas seulement lorsqu'elles tendaient à provoquer la hausse des salaires, mais quel que fût leur objet. C'est ainsi que le statut d'Édouard VI déclare criminels tout arrangement, conclu par les artisans, non seulement « pour ne faire leur ouvrage qu'à un certain prix (not to do their work but at a certain price) » mais aussi les ententes en vue « de ne pas consentir à terminer (la tâche) qu'un autre a commencé (not to take upon them to finish that another hath begun) (1) » ou encore « de ne faire qu'un certain travail en un jour (to do but a certain work in a day) » ou enfin « de ne travailler qu'à certains moments déterminés (not to work but at certain times) (2) ».

En 1562, Élisabeth vint modifier sur certains points, confirmer sur d'autres, et surtout compléter, coordonner la législation antérieure, dans une loi intitulée « Act contenant diverses dispositions concernant les artisans, ouvriers, domestiques agricoles et les apprentis » (3).

1. (2 et 3 Edw VI, c. 15). Nous conservons dans nos citations, l'orthographe archaïque employée dans les statuts eux-mêmes.

2. A la troisième infraction, le délinquant encourait non seulement une amende, mais encore le pilori, la perte d'une oreille et la notation d'infamie (to be pillored, lose an ear, and become infamons).

3. « Un act containing divers orders for artificers, labourers, servants of husbandry, and apprentice ». (5 Eliz. c. 4).

Il s'en faut de beaucoup que l'on trouve, devant le xviie siècle et jusqu'à la fin du xviiie, un monument législatif d'une importance comparable à celle du précédent. Un grand nombre d'acts furent cependant édictés, relatifs aux « offences against trade ». Mais ils se rapportent, pour la plupart, à des industries particulières, et l'objet principal de leurs préoccupations est de prévenir et de prohiber les coalitions tendant à élever le taux des salaires dans ces industries. (1)

Les statuts d'Édouard VI et d'Élisabeth, qui ne sont plus adaptés aux conditions nouvelles de l'industrie, ne sont plus appliqués. Les industriels ne recourent plus aux lois existantes et demandent des lois spéciales pour chaque métier (2).

De plus, vers la même époque, une jurisprudence s'était établie, considérant comme contraire au droit commun *un acte accompli dans une coalition*,

---

1. C'est ainsi qu'un « act » de 1720 (7 Géo. Ier, st. l. c. 13), prohibait les coalisations d'ouvriers tailleurs et fixait leurs salaires à un maximum de 2 shillings (2 fr. 50) par jour du 25 mai au 25 juin, et de 1 shilling 8 pence (2 fr. 10) pour le reste de l'année. Des mesures similaires furent édictées successivement en 1725 pour l'industrie lainière (12 Geo. Ier c. 34) ; en 1749 pour la chapellerie (22 Geo. II, c. 27) ; pour les fileurs de soie en 1777 (17 Geo. III, c. 55). Enfin un act de 1795 (36 Geo. III, c. 111), sans fixer, comme les précédents le taux des salaires, prévoyait soigneusement toutes les hypothèses dans lesquelles des coalitions pouvaient se former entre ouvriers papetiers, pour les prévenir ou les réprimer.

2. Cf. B. et S. Webb, *the History of Trade Unionism*, p. 51 et s., 61 et 62.

« même si cet acte n'eut pas été criminel chez un individu isolé » (1).

Il faut attendre jusqu'à l'année 1799 pour retrouver une mesure législative d'une portée vraiment générale concernant les coalitions temporaires ou permanentes entre ouvriers exerçant la même profession.

Il semble bien que les événements qui se déroulaient alors sur le continent et la crainte inspirée par les idées et surtout par les méthodes de la Révolution française (crainte dont rendent amplement témoignage les historiens qui ont étudié cette époque) (2), n'aient pas été étrangers à l'apparition de l'act de 1799. Le rôle joué par les clubs durant la période révolutionnaire avait en effet suscité dans les sphères dirigeantes anglaises, une terreur qui s'étendit à tout ce qui pouvait, à un moment donné, prendre couleur de réunions ou d'associations politiques (3) ; car on ne se borne pas à interdire par une loi les coalitions professionnelles ; un « act » distinct étendit la même probibition aux sociétés secrètes, aux sociétés de correspondance, à celles dont les membres se liaient par des serments interdits.

1. B. et S. Webb, *op. cit.*, p 62.

2. Sur ce point, consulter notamment Aulard, *Société des Jacobins*, t. I (introduction, p. XC à CIII).

3. Dès l'année 1791, la même crainte s'était traduite en France par l'apparition du décret rendu par la Constituante (conformément aux vues de Le Chapelier), en date du 29 et 30 septembre, et sanctionné le 9 octobre de la même année.

L' « act » de 1799 (1), qui déclare expressément punissable toute coalition industrielle, qu'elle soit formée entre ouvriers ou entre patrons, ne resta en vigueur que durant une année, au bout de laquelle il fut abrogé et remplacé en 1800 par l' « act » 40 de Georges III (c. 81).

Les deux « acts » ne présentent entre eux aucune différence essentielle, et la seule particularité notable qui les distingue est que le second contient une série de dispositions permettant aux patrons et ouvriers de soumettre leurs différends à l'arbitrage (2), et aussi quelques modifications relatives à la procédure de recouvrement des pénalités (3).

Les « acts » de 1799 et de 1800 déclaraient nul tout arrangement conclu entre ouvriers « ou autres » en vue d'obtenir une augmentation de salaires, une abréviation du temps de travail ou une diminution dans le travail lui-même ; ou encore de contrôler ou gêner une personne quelconque dans la conduite et l'administration de son industrie ou de son négoce (4). La loi prévoit certaines peines contre ceux qui adhèrent à des conventions ou entrent dans des coalitions se proposant de semblables objets.

---

1. 39 Geog., III, c. 81. Cf. Loi Le Chapelier, des 14-17 juin 1791.
2. Ces clauses, si l'on en croit M. et Mme Webb (*op. cit.*, traduct. Métin, p. 482 et suiv.), demeurèrent tout à fait impuissantes.
3. Sir J. Stephen, *op. cit.*, p. 206 et suiv.
4. S. I, *in fine* (40 Geog., III, c. 81).

Tombent également sous le coup des mêmes peines, ceux qui assistent à des réunions tenues en vue de poursuivre des buts illégaux, ceux qui persuadent d'autres personnes d'y prendre part, ou font des collectes d'argent aux mêmes fins (1).

Enfin, on considère comme un délit (offence) le fait « d'alimenter » la grève, en procurant aux ouvriers coalisés une assistance, pécuniaire ou autre, et en leur permettant ainsi de prolonger la cessation du travail.

La sanction de ces diverses prohibitions était un emprisonnement de trois mois au plus sans « hard labour », et de deux mois au plus avec « hard labour » (2).

Si on le dégage des circonstances accidentelles qui ont pu, dans une plus ou moins grande mesure, contribuer à son éclosion, l' « act » général de 1799-1800 apparaît bien comme le couronnement naturel, comme le terme nécessaire de toute une législation qui, remontant aux « statutes of labourers », s'est perpétuée à travers plusieurs siècles, pour trouver enfin en lui son entier épanouissement et sa plus parfaite expression.

Cependant, à l'examiner plus attentivement, on peut remarquer dans cet « act » certaine particula-

1. S. 4, *ibid.*
2. S. 2, *ibid.*

rités qui le différencient assez profondément de la législation antérieure.

Jusque là, en effet, les coalitions étaient interdites aux seuls ouvriers : en ce qui concerne les employeurs — et sans entrer dans l'examen de la question très délicate de savoir quelles analogies, quelle filiation peuvent exister entre l'ancienne corporation de métier ou la « guild » médiévale et les associations professionnelles — elle étaient permises, par le fait même que la loi ne les prohibait pas expressément (1). En vertu du nouvel « act », l'interdiction s'étendit — en théorie du moins — aux coalitions entre patrons aussi bien qu'aux coalitions entre ouvriers (2).

Mais c'est surtout au point de vue de l'esprit dont il s'inpire et du but qu'il se propose, que le « combination act » de 1799-1800 paraît se distinguer des nombreux statuts qui l'ont précédé. Ces derniers avaient toujours fait de la prohibition des coalitions une conséquence de la réglementation de l'industrie. L'idée dominait alors, — nous-l'avons déjà indiqué plus haut —, que c'était l'affaire du Parlement et des cours de justice, de réglementer les conditions du travail. Ce n'est pas la prohibition des coalitions qui

1. Cf. Adam Smith « *Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations* .L I.ch. XIII.

2 Cette disposition était d'ailleurs destinée, en fait, à demeurer à peu près lettre-morte, à cause de la facilité très grande qu'ont les patrons de se concerter sécrètement et sans attirer sur leurs agissements l'attention des autorités.

constitue le but visé par les statuts, mais la fixation du salaire, la prévention du manque de foi et du dommage, l'exécution du contrat de service et les arrangements convenables pour l'apprentissage. Aussi »,ont pu dire avec une très sérieuse apparence de raison M. et Mme Sidney Webb, « bien que les coalitions pour se mêler de ces objets de statuts fussent évidemment illégales et fussent habituellement prohibées expressément, c'était une conséquence réciproque, que les coalitions formées pour proposer les objets de la législation, à quelque objection qu'elles pussent prêter de la part des patrons, n'étaient apparamment pas considérées comme illégales (1).

Par contre, il semble que la véritable préoccupation du législateur,en 1799 et 1800,ait été de prévenir toute intervention collective dans la fixation des salaires ou des autres conditions de travail et les rapports entre employeurs et salariés doivent être des rapports individuels, des rapports d'homme à homme : « Tout contrat entre ouvriers de manufactures ou

---

1. « *The history of Trade Unionism* ». — Ces auteurs citent d'ailleurs des faits à l'appui de leur interprétation. C'est ainsi que des coalitions presque permanentes se formèrent de 1710 à 1800, entre bonnetiers au métier. De même, les coalitions d'ouvriers tisseurs de soie de Londres furent tolérées et même virtuellement sanctionnées par les « acts » de Spitalfield, permettant aux délégués ouvriers de coopérer à la fixation des salaires en ce qui concerne le travail aux pièces. *op-cit.*, p. 59.

autres, en vue de, etc... seront nuls, excepté les contrats *entre un ouvrier quelconque en particulier* et *un maître quelconque en particulier*, relativement aux salaires, temps de travail, etc... dédit ouvrier (1). »

Le but n'est plus ici de prévenir ou de réprimer les atteintes à une réglementation surannée, mais d'établir entre les deux parties en présence dans le contrat de travail, un pied d'égalité de nature à assurer à chacune d'elles, une indépendance, une liberté d'esprit et d'action que les ententes collectives, soit de la part des salariés, soit de la part des employeurs, étaient susceptibles de diminuer et même de détruire.

Ainsi faisait son apparition le principe, consacré peu de temps auparavant en France par l'Assemblée constituante, que le contrat de travail doit demeurer individuel, et que le contrat collectif doit être exclu des rapports entre patron et ouvriers.

Il ne semble pas que, durant les premières années du XIX[e] siècle, les tribunaux aient eu de fréquentes occasions d'appliquer l'act 81 de George III. Mais si les grèves sont peu nombreuses, l'agitation ouvrière n'en est pas moins intense pour cela. Seulement, empêchée de se manifester librement et au grand jour par une législation rigoureuse, elle s'exerce dans des réunions et des associations secrètes, et ne

1. S. I de l'act. 40 Geo. III, c. 81.

se traduit au dehors que par des actes de violence et de terrorisme : bris des machines (1), incendies d'usines, parfois même meurtres, dont les auteurs échappent souvent aux recherches de l'autorité.

Comme pour accentuer encore le caractère oppressif de cette législation, les « infâmes » six actes (60, George III et 1 George IV, c. 6), vinrent rendre impossibles les réunions publiques, et aggravèrent les lois sur les écrits séditieux (2).

Un tel absolutisme dans la prohibition devait arriver à émouvoir les esprits modérés et empreints de libéralisme.

Chose assez curieuse, c'est dans les rangs du patronat que le « combination act », dangereux surtout pour la classe ouvrière, devait trouver son adversaire le plus redoutable et le plus persévérant.

Frappé dès l'année 1810 par les poursuites brutales exercées, pour délits de coalition, contre les ouvriers compositeurs du *Times*, Francis Place se livra à dater de ce moment à une longue et minutieuse enquête sur

1. Il faut toutefois noter qu'à cette époque, le bris des machines avait surtout pour but, dans l'esprit des ouvriers, de protester contre le chômage intense auquel les réduirait le machinisme, alors nouveau et très envahissant.

2. Les dispositions de la « Common Law » visant le délit de conspiracy s'appliquaient-elles concurremment avec les « acts » de 1799 et de 1800 ? Suivant sir J. Stephen, la réponse serait plus que douteuse. L'intérêt de la question ne réside pas seulement dans la différence entre les pénalités édictées, mais encore dans la différence de procédure, celle instituée en 1800 permettant de frapper de façon beaucoup plus rapide les délits individuels.

le fonctionnement et les effets de la loi de 1799-1800, et ses conclusions furent telles, qu'il résolut d'appliquer toute son énergie et toute son intelligence à en provoquer l'abrogation. Secondé par des hommes comme Jos. Hume et Mac Culloch, qui, l'un dans la Presse, l'autre au Parlement, unirent leurs efforts aux siens, il mena une active campagne qui, quelques années plus tard, devait être couronnée de succès.

Le récit que donnent Sidney et Béatrice Webb des démarches et manœuvres savantes qui amenèrent le vote de la loi de 1824, nous offre un modèle achevé de préparation et de tactique parlementaires. Pour employer l'expression de ces auteurs, le bill fut « escamoté » avec si peu de bruit, que les magistrats d'une ville du Lancashire, en toute innocence, condamnèrent à la prison plusieurs ouvriers tisseurs, pour coalition, quelques semaines après l'abrogation de la loi contre ce crime (1).

Si l'on n'avait présente à l'esprit la brièveté de son existence, on serait tenté, non sans raison, de voir dans « l'Act » de 1824 (5 Geo. IV, c. 67), une véritable révolution dans la législation industrielle anglaise, puisqu'il anéantissait d'un seul coup tous les actes antérieurs relatifs aux coalitions, et notamment le grand « combination act » de 1799-1800. Pour la première fois depuis l'époque lointaine de l'appari-

1. Lettre de *la Manchester Gazette*, conservée dans les papiers de Place (27.801-214).

tion du « statutes of labourers », les coalitions en vue d'élever et d'abaisser les salaires ne sont pas considérées comme délits. Mais le droit pour chacun de conclure tout contrat de travail qu'il lui plaira, demeure intact, et ni les individus, ni les coalitions ne sont admis à en entraver l'exercice. La nouvelle loi prend soin de sauvegarder la liberté de contracter dans les rapports d'individu à individu, droit qu'elle considère comme primordial ; elle édicte des peines sévères contre l'emploi de la violence, des menaces ou de l'intimidation au moyen desquelles cette liberté pourrait être entravée, et institue une procédure sommaire pour atteindre les délinquants (1).

Dans leur ardeur à jouir de leur liberté de fraîche date, les ouvriers s'empressèrent de former des coalitions et d'organiser des grèves (2) qui occasionnèrent dans certains centres, notamment à Glasgow, des troubles sérieux.

Dès l'ouverture de la session de 1825, le mouvement de protestation prit un caractère très accentué ;

---

1. Il est à noter que le « picketing » paisible qui ne constitue pas une violence, mais seulement une surveillance sans menaces, reste interdit. C'est seulement en 1875 (V. *infra*. p. 39) que ce délit a été supprimé dans une certaine mesure, pour l'être complètement par la loi de 1906.

2. Et cela contrairement aux prévisions de Francis Place lui-même, qui pensait que la reconnaissance légale du droit de grève était le plus sûr moyen d'ôter aux ouvriers le goût de former des coalitions et de fomenter des troubles (Sidney et Béatrice Webb, *op. cit.*, p. 112, tr. Métin.)

Huskisson, député de Liverpool et président du Conseil du commerce, demanda et obtint la nomination d'une commission destinée à procéder à une enquête sur la conduite des ouvriers. Les hommes au pouvoir se gardèrent, cette fois, de faire preuve d'une distraction aussi grande qu'en 1824, et surveillèrent avec soin la composition de la nouvelle commission d'enquête, qui fut recrutée en majorité parmi les gens en place et les représentants des bourgs-pourris, et dans laquelle Jos Hume fut le seul avocat des revendications ouvrières (1).

A la suite de nouveaux débats, fut voté l' « act » de 1825 (2), qui remplaçait la loi promulguée l'année précédente.

Tout en laissant subsister le principe posé par le bill de 1824,relativement à la liberté de coalition, le nouvel « act » y apportait des restrictions qui devaient en rendre l'application assez difficile.Tandis que l' « act » de 1284 autorisait dans les termes les plus larges les ententes entre employés ou employeurs, et ne retenait pour les punir que certains actes de contrainte, ainsi que la coalition en vue d'accomplir de tels actes, la loi de 1825 ne se contentait pas, elle, de proscrire l'emploi de la violence et de l'intimidation. Elle prévoyait en outre,pour les réprimer, presque tous les cas d'intervention dans la liberté

1. S. et B. Webb, *op. cit.*, p. 114 et s.
2. 6 Geog., IV, c. 129.

individuelle d'un ouvrier ou d'un patron. Elle prohibait — sans les définir — les faits de « molestation » et « d'obstruction » (1). Enfin, c'était une question controversée que de savoir si elle ne remettait pas en vigueur la législation sur les conspirations industrielles.

En somme, si l'on tient compte des restrictions qu'il contenait, expressément ou d'une façon implicite, on peut dire que l' « act » de 1825 était pour les partisans du droit d'association ou de grève, surtout une victoire de principe. S'il supprimait les peines portées par les statuts antérieurs contre les coalitions formées en vue de certains buts déterminés, il n'en était pas de même pour les *actes* que les ouvriers peuvent accomplir au cours d'une grève ou comme membres d'une association. Les termes que la loi employait, sans les définir, pour désigner ceux de ces actes qui devaient être considérés comme répréhensibles, se prêtent aux interprétations les plus diverses, et laissent planer sur les coalitions un danger que le moindre conflit pourra faire éclater.

Cependant, jusqu'en 1850, la jurisprudence ne nous fournit pas à ce sujet d'espèces bien concluantes. Mais peu après cette date, en 1851, dans le cas de « Reg. v. Rowlands » (2), des ouvriers en grève

1. La peine édictée contre ces différents actes était de trois mois d'emprisonnement.

2. 5 *Cox* 404, 460, 17 *Q. B.*, 671.

furent traduits en justice, comme s'étant rendus coupables de « molestation » et d' «obstruction » aux termes de l' « act » 6 de George IV (1825) — et aussi, nous l'avons déjà indiqué, pour infraction à la loi de « conspiracy », parce qu'ils avaient cherché à détourner du travail les hommes embauchés en leur lieu et place. Ils furent condamnés sur le premier chef, bien qu'il fût démontré de façon indiscutable que les accusés n'avaient employé pour atteindre leur but, que des moyens purement pacifiques, notamment des offres d'argent.

La décision relative au cas de « Reg. v. Rowlands » eut un retentissement tel, que le Parlement fut saisi de la question, et vota, en 1859, un « act » (1) en vertu duquel une personne ne pourrait être poursuivie ou mise en jugement, ni déclarée coupable aux termes de l' « act » de 1825, pour ce seul motif qu'elle aurait tenté, *par des moyens pacifiques et d'une manière raisonnable, sans menaces, ni intimidation directe ou indirecte, de persuader une autre personne de ne pas accepter de travail ou d'interrompre un travail déjà commencé; ou qu'elle aurait participé à une entente poursuivant le même but par des voies analogues.*

---

1. « Amending act as to peaceful persuading » (« act » d'amendement (à celui de 1825) en ce qui concerne la persuasion pacifique), 22 Vict., c. 34.

L'« act » de 1859 constituait bien, à la rigueur, un commencent de délimitation entre les actes permis aux ouvriers et ceux qui leur étaient défendus. Mais, combien cet essai pouvait paraître timide, eu égard aux innombrables faits sur lesquels il laissait planer une incertitude pleine de dangers ! Se contentant de soustraire à la qualification de « molestation » et d'« obstruction », la persuasion paisible (peaceful persuading), il conservait par ailleurs à ces termes toute leur indécision perfide. Pas plus que l'« act » de 1825, il ne définissait le sens des mots « threats » (menaces) ou « intimidation ».

Cette indétermination dans le sens et la portée de la loi donne lieu à des arrêts parfois contradictoires, mais généralement défavorables aux ouvriers.

C'est ainsi que le simple fait de la notification d'une grève fut, à plusieurs reprises, considéré comme une « menace » punissable au sens de l' « act » de 1825, par exemple, en 1861 dans « Walsby v. Anley » (1) en 1867 dans « Skinner v. Kitch » (2), tandis que dans « Wood v. Bowron » (3), jugé en 1866, se faisait jour une jurisprudence toute opposée.

En résumé, si l'entente concertée en vue de cesser simultanément le travail ne tombait plus, par elle-même, sous le coup de la législation criminelle, il

1. *3 Ell. and Ell.*, 516.
2. *10 Cox Cc.*, 493.
3. *L. R.*, 2.— *Q. B.*, 216.

n'était guère d'hypothèses dans lesquelles le vague et l'imprécision de la loi ne permît aux juges d'atteindre et de frapper les actes nécessaires à la réalisation du but poursuivi par les grèves ou les coalitions.

Ces dernières, autorisées en théorie, sont rendues, dans la pratique, à peu près impossibles, tout au moins inutiles et frappées de stérilité.

Cet état de choses, défavorable aux associations passagères des grèves, n'exerçait pas une répercussion moins sensible sur les associations permanentes entre ouvriers du même métier, associations qui, prohibées avant 1825, avaient cessé depuis lors d'être illicites, et demeuraient seulement inexistantes aux yeux de la loi civile.

Dès cette époque, on peut dire que si l'intervention des trade-unions dans les grèves n'est pas l'unique objet de ces sociétés, elle en est du moins la fonction essentielle et la principale raison d'être. Elles seules, en effet, peuvent établir entre les ouvriers des contacts permanents. Elles seules, ayant à leur tête des hommes au courant des questions professionnelles et des intérêts des travailleurs qu'ils représentent, sont à même de juger du degré d'opportunité qu'il y a à décréter la cessation du travail, de régler, discipliner et coordonner les mouvements de la coalition de manière à lui faire produire tout son effet utile ou de déjouer les manœuvres des adver-

saires qui tendraient à en neutraliser l'effort. S'il est juste de considérer, jusqu'à un certain point, la trade-union comme étant la grève en puissance, la grève à l'état virtuel, réciproquement on peut dire que, en général, la grève n'est autre chose que la trade-union en action, que la manifestation naturelle et nécessaire de son activité.

Or, cette fonction essentielle, cette fonction sans laquelle leur existence était difficile à justifier, les trades-unions se plaignaient de ce que l' « act » de 1825 leur en rendît l'exercice pratiquement impossible : tous les actes qu'elles peuvent ordonner,toutes les mesures qu'elles peuvent prendre en vue de la réussite de la grève, à commencer par sa notification même sont, grâce à l'indécision des termes de la loi, susceptibles d'être rangés sous les vocables indéfiniment extensibles d' « intimidation », de « menaces », etc., et les exposent, elles et leurs agents, à toutes les rigueurs de la répression pénale. Une telle situation eût été déjà, aux yeux des trade-unions, un motif amplement suffisant de s'efforcer de faire modifier la législation alors existante ; à cette raison, s'en joignait une autre non moins importante, bien que d'un ordre différent : leur inexistence aux yeux de la loi civile (à laquelle nous avons fait allusion tout à l'heure) les privait de tout recours en vue de faire respecter par leurs co-contractants les conventions dans lequelles elles pouvaient intervenir,

et cet état de choses était de nature à entraîner pour elles, surtout au point de vue pécuniaire, des conséquences irréparables.

Après une active campagne, qui atteignit à partir de l'année 1867 son plus haut degré d'intensité, le Parlement se décida, en 1871, à faire droit sur ces différents points aux revendications ouvrières.

Afin de donner satisfaction aux unionistes eux-mêmes, les modifications adoptées firent l'objet des deux « acts » (1), qui, bien que rendus le même jour, demeurèrent distincts : le premier, le « Trade-Union Act » (34 et 35 Vict., c. 31), conférait aux syndicats ouvriers une certaine existence légale; nous y reviendrons tout à l'heure en retraçant brièvement la législation relative aux trade-unions. Le second, connu sous le nom de « Criminal Law Amendment Act » (2), nous intéresse seul pour le moment.

Cette dernière loi rapportait dans leur entier les « acts » de 1825 et de 1859, et frappait d'une peine de trois mois d'emprisonnement, avec ou sans « hard labour », ceux qui se rendaient coupables des actes ci-après énumérés :

1° Violences dirigées contre les personnes ou les biens ;

2° Menaces ou intimidation à l'encontre des per-

---

1. « Acts » du 28 juin 1871.
2. Acte d'amendement aux lois criminelles (34 et 35 Vict., c. 32).

sonnes, de nature à justifier l'intervention du juge de paix sur la poursuite desdites personnes, afin de forcer l'auteur de l'intimidation ou des menaces à rentrer dans l'ordre.

3° Molestation ou obstruction exercées à l'encontre d'une personne en vue de la contraindre :

1. S'il s'agit d'un patron, à renvoyer et cesser d'employer un ouvrier ; ou s'il s'agit d'un ouvrier à quitter son emploi ou à rendre son travail avant de l'avoir terminé ;

2. S'il s'agit d'un patron, à ne pas offrir, ou s'il s'agit d'un ouvrier à ne pas accepter, un emploi ou travail quelconque ;

3. Comme patron ou comme ouvrier, à faire partie ou à ne pas faire partie, soit d'une association permanente, soit d'une coalition ;

4. Comme patron ou comme ouvrier, à payer une pénalité ou amende imposée par une association quelconque, permanente ou temporaire ;

5. Comme patron, à modifier la conduite de ses affaires, ou le nombre ou la classification (description) de personnes employées par elle.

L' « act » de 1871 renouvelait les défenses de l'« act » 6 de George IV, relativement à la molestation et à l'obstruction, mais il donnait enfin à ces termes une signification précise, en les faisant consister en certain actes déterminés, savoir :

1. Suivre avec persistance une personne de place en place;

2. Cacher ses vêtements, ses outils, ou toute autre chose en sa possession ou à son usage, le priver de l'usage ou le gêner dans l'usage de ladite chose;

3. *Garder* ou assiéger la maison ou *le lieu où cette personne réside ou travaille, ou a ses affaires, ou vient à se trouver; l'approche de cette maison ou de ce lieu* (1) ou le fait de suivre, en compagnie de deux ou plusieurs individus, ladite personne avec une allure désordonnée, dans les rues ou sur les routes.

Ainsi, pour la première fois, l'obscurité si dangereuses des textes tendait à se dissiper, et la loi s'efforçait de définir et de limiter elle-même la portée de ses termes.

Il était enfin établi d'une façon formelle, que personne ne serait passible de poursuites pour avoir accompli un acte quelconque, pour ce motif que cet acte entrave ou tend à entraver la liberté de l'industrie (2), « à moins qu'il ne s'agisse de l'un des actes ci-dessus spécifiés, et que cet acte n'ait été accompli dans le but d'exercer une contrainte ainsi qu'il a été ci-dessus indiqué (3). »

---

1. Comme on le voit, ce passage prohibait expressément le « picketing » quelle que fût sa nature, agressive ou même pacifique.

2. « On the ground that such act *restrains or tends to restrain the free course of trade* (34 et 35 Vict. e. 32, sect. 1 *in fine*).

3. *Ibid.*

On pouvait croire que l'« act » d'amendement aux lois criminelles avait, une fois, pour toutes, dissipé les obscurités, et rendait désormais licites les actes nécessaires à la conduite d'une grève. L'événement ne devait pas tarder à faire voir combien cette conjecture était mal fondée.

En 1872, les ouvriers d'une compagnie métropolitaine du gaz de Londres se mirent subitement en grève afin d'obtenir la réintégration d'un ouvrier renvoyé. Les promoteurs de la grève furent mis en jugement et prévenus de « conspiration criminelle » (1).

L'un des chefs d'accusation dirigés contre eux était d'avoir, dans l'intention de nuire à la compagnie et de la forcer à introduire des modifications dans la conduite de ses affaires, « conspiré » et employé la menace pour arracher au directeur, la promesse de reprendre l'ouvrier congédié.

L'autre chef était celui de « conspiration » en vue d'amener une rupture de contrats.

Malgré l'avis contraire du juge, lord Esher, le jury acquitta les prévenus en ce qui concernait le premier chef et ne retint que l'accusation de conspiration à fin de rupture de contrats. En conséquence, les accusés furent condamnés à douze mois d'emprisonnement avec « hard labour » (2).

---

1. « Reg. v. Bunns » (*12 Cox*, 316).
2. Cette peine fut d'ailleurs réduite par le secrétaire d'État à

Le « Gas stokers'Case » faisait évanouir toutes les espérances que l'on avait fondées sur le « Criminal Law amendment act » de 1871. Les mêmes faits qui, au terme de cette loi, ne pouvaient plus être incriminés comme étant « in restraint of the free course of trade », n'échappaient point pour cela aux poursuites légales, puisqu'ils exposaient leurs auteurs à se voir mis en accusation comme coupables du « Criminal conspiracy » aux termes de la Common Law. L'incertitude attachée autrefois aux termes de « molestation » et d' « obstruction », reparaissait sous une forme nouvelle avec l' « intervention abusive » (injustifiable interference), de nature à gêner une personne ou à lui nuire dans la conduite de ses affaires.

Bref, la possibilité d'accomplir les actes qui sont le prélude ou l'accompagnement normal et inévitable d'une grève, était une fois de plus mise en question.

Sous l'influence de l'irritation causée par la condamnation des gaziers de Londres, l'agitation en vue d'obtenir des modifications à l' « act » 32 de Victoria grandit rapidement.

Les leaders trade-unionistes, parmi lesquels on

---

quatre mois d'emprisonnement. Notons que si le même chef d'accusation eût été invoqué en vertu de la loi « Maître et serviteur » de 1867 (qui prévoyait la même hypothèse), il eût exposé les délinquants à une peine ne dépassant pas trois mois de prison (et encore seulement dans le cas où le juge eût estimé insuffisante une condamnation pécuniaire).

peut citer Odger et Howell, Alexander Macdonald et John Kane, ne se laissèrent pas rebuter par la résistance qu'ils rencontrèrent tout d'abord chez les hommes au pouvoir, et poursuivirent la lutte avec un zèle infatigable.

Enfin, en 1875, furent présentés au Parlement deux bills modifiant, l'un quelques points secondaires de la loi civile relative au statut des Trade Unions, l'autre la loi criminelle. Le premier devait, l'année suivante, devenir l' « act » d'amendement au « Trade Union Act ». Le second qui, seul, doit nous occuper pour le moment, fut édicté le 13 août 1875, sous le titre d' « act » concernant la conspiration et la protection de la propriété (1).

Cet « act », qui commençait par abroger formellement l'amendement aux lois criminelles de 1871, contenait un changement de terminologie qui, au point de vue de l'évolution des idées, marque une date importante dans la législation anglaise : la loi de 1867 « master and servants act » était rapportée, et les vieux mots de « maître et serviteurs » qui en formaient le titre, faisaient place à ceux d' « employeur et ouvriers ». « Désormais, disent M. et Mme Webb, maître et serviteur devenaient, en qualité de patron et d'ouvrier, deux parties égales dans un contrat civil (2). »

1. Conspiracy and protection of property act (38 et 39 Vict. c. 86).
2. *Histoire du Trade-Unionisme*, trad. Métin, p. 312.

En ce qui concerne la coalition, l' « act » de 1875 commence par poser, en tête de la section III, ce principe, équivalant à une reconnaissance formelle du droit de grève, qu'aucun acte accompli par un groupe de personnes ne sera punissable si le même acte, accompli par un individu isolé, n'entraîne pas de poursuites criminelles.

D'autre part, pour que les actes de « Conspiracy » soient punissables, il faut qu'il s'agisse de « conspiracies » prévues et punies expressément par « act » du Parlement.

Les sections IV et V apportent au droit de rompre le contrat de services, des restrictions qu'il importe de signaler.

La section IV prévoit le cas d'une personne au service d'une entreprise destinée à fournir à une agglomération l'eau ou le gaz, et décide que si cette personne, volontairement et avec intention, seule ou avec d'autres, rompt son contrat de services, ayant de sérieuses raisons de penser que son acte aura probablement pour effet de priver entièrement ou partiellement les habitants de cette agglomération de leur approvisionnement d'eau ou de gaz, elle sera passible d'un emprisonnement de trois mois, avec ou sans « hard labour » (1).

1. Dans cette disposition, visiblement inspirée par le « Gas stokers'Case », nous voyons apparaître pour la première fois l'idée d'un traitement spécial à appliquer aux grèves affectant certains services publics.

La section V dispose que la même peine sera applicable à celui qui rompt son contrat de services, seul ou avec d'autres, ayant de sérieuses raisons de croire que son acte aura pour conséquence de mettre en danger la vie humaine, ou d'exposer à la destruction ou à de graves détériorations des propriétés de grande valeur (1).

C'est dans la section VII que la loi de 1875 s'occupe particulièrement des actes commis en vue ou à l'occasion des grèves.

Elle dispose que la peine portée dans les sections IV et V sera applicable à quiconque, « en vue d'obliger une autre personne à faire ce qu'elle a le droit de ne pas faire ou à s'abstenir de ce qu'elle a le droit de faire », se rend coupable des actes suivants :

1° User de violence ou d'intimidation à l'encontre de cette personne, ou de sa femme, ou de ses enfants ; endommager ses biens ;

2° Suivre cette personne de place en place avec persistance ;

3° Cacher ses outils, ses vêtements ou tout autre bien possédé ou utilisé par elle, la priver de leur usage ou la gêner dans leur usage ;

4° Épier ou assiéger la maison ou autre place où cette personne réside, travaille, exerce son industrie,

---

1. Il est à noter que cette disposition, à la différence de la précédente, est d'une portée générale et ne concerne pas seulement certaines industries spécifiquement déterminées.

ou se trouve être ; l'approche de cette maison ou place ;

5° Suivre cette personne, en compagnie de deux ou plusieurs autres individus, d'une façon tumultueuse, dans les rues ou sur les routes.

Comme on le voit, les mots de « molestation », « obstruction », coercition » qui, « entre les mains de magistrats prévenus », disent M. et Mme S. Webb, « s'étaient montrés instruments d'oppression », ne figuraient pas dans la loi nouvelle, et seules, la violence et l'intimidation rentraient dans les cas prévus par le nouveau Code criminel général.

Enfin, « l'acte » reconnaissait le « picketing (1) » paisible (peaceful picketing), au moins sous la forme restrictive définie par lui, dans un paragraphe ainsi conçu :

« L'attente dans (ou près de) la maison ou place dans laquelle une personne réside, travaille, exerce son industrie ou se trouve être, ou l'approche de cette maison ou place, dans le seul but d'obtenir ou de communiquer une information, ne seront pas

---

1. On désigne du nom de « picketing », la pratique qui con siste à placer des piquets (pickets) d'hommes à une petite distance les unes des autres, autour d'un endroit déterminé, afin d'empêcher les « jaunes » de venir remplacer, à l'usine par exemple, les ouvriers qui ont cessé le travail, et de montrer que l'atelier est à l'index (M. Jay, *La Capacité des Trades Unions*) (*Cours de Législation industrielle*, 1912).

considérées comme « épier » ou « assiéger » aux termes de la présente section. »

L'ère de liberté complète, que la loi de 1875 semblait faire présager en ce qui concerne les coalitions ouvrières, devait tarder assez longtemps encore à l'ouvrir : le droit de grève se débat encore dans des entraves, résultant des restrictions de la jurisprudence, tant à l'égard des actes émanant d'individus isolés (1), que des actes accomplis en coalition (2).

Les juges diffèrent d'ailleurs sensiblement d'opinion quant aux éléments susceptibles d'imprimer à ces divers actes le caractère délictuel.

Certains d'entre eux, se rangeant à la doctrine exposée par Sir W. Erle dans un Memorandum joint au Rapport de la Commission Royale de 1869, considèrent un acte comme punissable dès l'instant qu'il constitue une intervention nuisible dans la conduite des affaires et du négoce d'une tierce personne Comme conséquence de cette doctrine, la grève est légale ; la provocation à la grève ne l'est pas (3).

D'autres, se conformant à l'opinion de lord Esher,

1. Ceci vise plus particulièrement les agents des Trade Unions.

2. Ainsi que le fait observer Sir J. Stephen, à mesure que se rétrécit le domaine de la législation statutaire, il semble que le « Common Law » tende à élargir le sien, et que les tribunaux s'ingénient à puiser en elle de nouveaux motifs d'étendre et d'aggraver la répression.

3. Jurisprudence contredite d'ailleurs dans « Allen v. Flood » (Chambre des lords), 1898, A. C. 1.

estiment qu'un acte légal en soi, mais accompli avec l'intention malicieuse de causer un dommage à un tiers, devient illégal et peut être poursuivi comme « wrongful », s'il a été suivi de conséquences nuisibles pour le tiers dont il s'agit (1).

D'autres, contrairement à la doctrine de Sir William Erle, pensent que le négociant ou l'industriel n'ont, ni plus ni moins que quiconque, le droit d'être garantis au point de vue professionnel contre une intervention étrangère, eu égard aux actes que toute personne a le droit de faire ou de s'abstenir de faire.

Enfin, dans Quinn v. Leathem (2), la Chambre des lords déclare qu'une grève secondaire (secondary strike) est une forme de « conspiracy to injure », et comme telle constitue un délit aux termes de la « Common Law ».

De son côté, le droit au picketing ne demeurait pas moins incertain. On vient de voir que l'act de 1875 avait déclaré (section 7 *in fine*) que l'approche de la maison ou du lieu où une personne réside ou travaille, etc..., dans le seul but d'obtenir d'elle ou de lui communiquer une information, ne serait point

1. « Bowen v. Hall » (1881), 6 Q. B. D. 333. — Déjà, en 1853, dans le cas de « Lumley v. Gye » (2 E. and B. 216), il avait été admis (malgré le dissentiment du juge Coleridge) que le fait de déterminer malicieusement une personne à rompre son contrat de travail constituait un acte illicite, sans distinguer s'il s'agissait là d'un acte individuel ou résultant d'un concert entre plusieurs personnes.

2. L. R. 1901, A. C. 495.

assimilée au fait d'épier ou d'entourer ladite maison ou place, fait qui demeurait formellement interdit en vertu de la subdivision 4 de la même section. A diverses reprises, les tribunaux interprètent cette disposition en ce sens que le fait de surveiller ou de cerner le lieu où une personne réside ou travaille, etc., *dans le but d'agir sur cette personne par la persuasion pacifique*, constituait un délit (1). C'était, selon les ouvriers, rendre le picketing pratiquement impossible.

A la longue, les incertitudes de la jurisprudence menaçaient de neutraliser l'effet des réformes contenues dans l' « act » de 1875 ; afin d'étudier les moyens d'y mettre un terme, une commission fut nommée dans le courant du mois de juin 1903. Ses travaux devaient aboutir au vote de la loi du 21 décembre 1906, qui embrasse à la fois les questions relatives au droit de coalition, et celles qui concernent la situation des Trades Union au point de vue civil. C'est sous le premier de ces deux aspects que nous nous en occuperons pour le moment.

Les conclusions de la Commission Royale,

---

1. V. notamment « Reg. v. Bauld » (1876) *13 Cox* 282, et « Lyons v. Wilkins » (1896), I Ch. 811. Cette jurisprudence souleva naturellement parmi les trade unionistes de très vives protestations, qui prirent corps dans le bill proposé en 1905 par M. Whittaker, qui devait être introduit presque sans changement dans le « Trade disputes act » de 1906, pour en former la section II (§ 1er).

empreintes du libéralisme le plus large, tendaient (recommendation 2) à ce que les grèves, quel qu'en fût le motif ou l'objet, fussent déclarées légales, et à ce que le bénéfice de la loi de 1875 fût étendu aux grèves de sympathie ou grèves secondaires. Elles tendaient aussi (recommendation 3) à ce que le fait d'inciter à la grève fût déclaré légal.

La « recommendation » 4 visait à ce qu'un individu ne pût être passible de poursuites pour un acte non reprochable en lui-même, par ce seul motif que cet acte constituait une intervention dans l'industrie ou le négoce d'une autre personne.

La commission conservait toutefois le caractère du délit à la grève ou à l'incitation à la grève, lorsque celles-ci avaient déterminé la rupture du contrat de travail (recommendations 2 et 3).

De même, en ce qui concerne le picketing, la Commission se montrait opposée à ce que l'on reconnût comme licite le fait d'épier ou d'entourer le lieu où une personne réside, ou exerce son industrie, etc., dans le but d'exercer sur elle une persuasion pacifique : cette formule, ne contenant aucune limitation, quant au nombre des personnes entourant ou surveillant le lieu susdit, ni au temps pendant lequel pourrait durer la surveillance, lui semblait une « contradiction dans les termes ».

L'expérience avait prouvé qu'une telle manœuvre en arrivait toujours à constituer une vexation, une

contrainte pour la personne à l'égard de laquelle elle était employée ; et d'ailleurs chacun sait combien la transition est facile, en pareil cas, des paroles de persuasion aux injures, et des injures aux menaces et aux actes de violence.

D'autre part, la majorité de la Commission considérait que la légalité de la grève étant reconnue entraînait comme corollaire le droit pour les grévistes de persuader leurs camarades de se joindre à eux. Elle proposait en conséquence de supprimer les subdivisions 1 et 4 de la section 7 de la loi de 1875 et de les remplacer par une disposition soumettant aux peines prévues dans la dite section « les actes de nature à faire appréhender à une personne raisonnable, quelque violence exercée contre elle-même, contre sa femme ou contre sa famille, ou quelque dommage causé à sa propriété ».

Le Parlement admet dans leur ensemble les conclusions de la Commission royale mais rejette les restrictions que celle-ci voulait apporter au libre exercice du droit de grève.

Le « Trade disputes Act », promulgué le 21 décembre 1906, commence par déclarer (§ 1er) que l'acte accompli en vue de l'exécution d'une entente ou coalition (et non plus seulement cette entente ou coalition elle-même), ne pourra, s'il est fait en vue ou au cours d'un conflit industriel, donner lieu à une action judiciaire, sauf si cet acte, accompli en dehors de

toute coalition ou entente, était susceptible de donner lieu à une action de ce genre.

Il supprime, en matière des conflits industriels, toute responsabilité pour incitation à rompre le contrat de travail ou pour intervention dans les affaires d'une autre personne (1).

Enfin il reconnaît la légalité du picketing exercé dans un but de persuasion pacifique (§ 4).

Ainsi, après avoir été l'objet d'une prohibition plusieurs fois séculaire, reconnue en principe à partir de 1824, mais comprimée longtemps encore, grâce surtout à l'interprétation donnée par la jurisprudence à d'ancienne lois non encore abrogées, le droit de coalition aboutissait enfin, après de longues luttes à un triomphe à peu près absolu.

§ 2. — *Le statut légal des Trade-Unions*

C'est surtout au regard de la loi pénale que nous avons envisagé dans le précédent paragraphe la situation des associations professionnelles, soit permanentes, soit temporaires (coalitions).

---

1. § 3 ainsi conçu : « Un acte accompli par une personne, en vue ou au cours d'un conflit industriel, ne pourra donner lieu à une action judiciaire par le seul fait qu'il incite une autre personne à rompre un contrat de travail ou de louages de service, ou que cet acte est une intervention dans le travail, les affaires ou l'emploi de quelque autre personne, ou qu'il tend à limiter ou à annihiler

Nous allons maintenant nous occuper de ces mêmes associations au point de vue de la législation civile, et examiner brièvement quelles sont, sous ce rapport, les conséquences juridiques des actes dans lesquels elles ont pu intervenir.

Comme nous l'avons déjà mentionné plus haut, les Trade-Unions avaient cessé, depuis 1825, d'être considérées comme illicites. Mais elles continuaient à être illégales, non pas dans l'acception commune de ce terme, mais seulement en ce sens qu'elles étaient ignorées de la loi, inexistantes à ses yeux. Il y avait de cela deux motifs : d'abord, il leur manquait absolument le caractère réputé indispensable pour conférer à une association quelconque la personnalité juridique, c'est-à-dire l' « incorporation ». En second lieu d'après le droit commun, toute convention qui était en elle-même « in restraint of trade », était de même coup « illégale », en ce sens qu'il n'existait aucun moyen légal d'en assurer l'exécution.

Dans l'hypothèse d'une association, si, dans son ensemble le but poursuivi par elle était illégal, l'association elle même devenait illégale, avec cette conséquence que les conventions qu'elle pouvait conclure étaient nulles, et par suite dépourvues de sanction.

Tel était le cas pour les Trade-Unions. Leur objet

---

le droit de quelque autre personne de disposer à son gré de son capital ou de sa force de travail. »

était illégal comme étant « in restraint of Trade ». Il s'ensuivait qu'aucune des conventions dans lesquelles elles étaient intervenues ne pouvait, en cas d'inexécution, donner lieu à une action en justice, soit de leur part, soit de la part de l'autre partie contractante ; non pas, remarquons-le bien, que la convention fût elle-même nécessairement contraire aux règles comme entravant ou tendant à entraver la liberté de l'industrie : elle pouvait en ce sens être parfaitement irréprochable : par exemple, la prise à bail d'un local destiné à servir de salle de réunion. Mais aux yeux des cours de justice, en reconnaître l'existence juridique eût été, de leur part, seconder d'une manière indirecte les vues, illégales dans leur ensemble, de l'association qui avait été partie au contrat.

De ce caractère, qu'il serait peut-être plus juste de qualifier d' « extra-légal » que d'illégal, découlait cette conséquence importante qu'une Union ne pouvait ester en justice, ni activement, ni passivement, relativement à un contrat conclu par elle, soit avec des étrangers, soit avec ses membres eux-mêmes. Il en résultait, en outre, qu'elle ne pouvait agir au civil « in tort », c'est-à-dire afin d'obtenir d'un tiers la réparation d'un préjudice à elle causé.

Si une telle situation pouvait offrir par certains côtés des avantages, elle présentait aussi de sérieux inconvénients. D'abord, elle rendait assez difficile l'accomplissement des actes que comportait la loca-

tion ou l'acquisition des locaux nécessaires au fonctionnement de la société.

Mais c'était surtout en cas de détournement de fonds lui appartenant, qu'une Trade-Union pouvait éprouver des embarras très graves, puisqu'elle ne possédait aucun recours contre le trésorier indélicat.

En effet, elle ne pouvait, comme nous venons de le voir, le poursuivre au civil pour en obtenir réparation ; d'autre part, si elle usait de la voie criminelle, elle était à même de faire condamner le coupable à l'emprisonnement, mais des difficultés d'ordre technique s'opposaient à ce qu'elle arrivât, par ce moyen, à recouvrer les sommes détournées.

Afin de remédier à cet état de choses, les Trade-Unions avaient bien tenté de se prévaloir du « Friendly societies Act » de 1855 (1) qui, dans des cas semblables, accordait aux associations (pourvu qu'elles ne fussent pas constituées dans un but illégal), un recours spécial, leur permettant de poursuivre le délinquant devant un tribunal de juridiction sommaire, et de le faire condamner à la restitution des sommes indûment soustraites, et en outre à un dédommagement n'excédant pas 20 livres sterling.

Malheureusement, cette tentative ne fut pas couronnée de succès. Un jugement rendu en 1867, dans

1. « Act » concernant les Sociétés de secours mutuels (18 et 19 Vict. c. 63).

le cas de d' « Hornby v. Close » (1) décida que les Trade-Unions, à raison de leur caractère d'association formées dans un but illégal, n'étaient nullement fondées à invoquer le bénéfice de l' « act » de 1855.

A la suite d'une agitation assez vive produite par cette décision, la difficulté fut momentanément écartée par l' « act » provisoire de 1869 (2), étendant aux Trade-Unions les dispositions de l' « act » de 1855, seulement en ce qui concernait la protection de leurs fonds.

Mais ce n'était là qu'un remède transitoire, et la question réclamait une solution définitive. D'autre part, à la même époque, grandissait le mouvement tendant à obtenir du législateur un critérium permettant de discerner le caractère délictueux des actes accomplis à l'occasion de grèves. On sait déjà comment les travaux de la Commission Royale destinée à régler d'un seul coup les questions pendantes, aboutirent à l'apparition simultanée des deux « acts » du 29 juin 1871, l'un (relatif aux faits de grève), déjà étudié précédemment ; l'autre destiné à fixer le statut des Trade-Unions au point de vue civile, et connu sous le nom de « Trade Union act » (3).

Cette dernière loi ne confère pas, il s'en faut de beaucoup, aux Trade-Unions une personnalité juri-

---

1. L. R. 2. Q. B. 153.
2. 32 et 33 Vict., c. 61.
3. 34 et 35 Vict., c. 31.

dique complète, que celles-ci ne semblent d'ailleurs pas (à en juger par les résultats de l'enquête de la Commission royale) avoir jamais sollicitée ; leurs idées paraissent plutôt s'être bornées à l'obtention de la capacité civile nécessaire pour la défense et la protection de leurs fonds, et leur intention était, à n'en pas douter, d'avoir avec les tribunaux le moins de rapports possible (1).

A ce point de vue, la Commission d'enquête se trouvait placée entre deux solutions extrêmes : ou bien laisser aux Trade-Unions leur caractère d'association illégale, et leurs fonds demeuraient sans protection ; ou bien leur conférer l' « incorporation », en d'autres termes leur donner une personnalité légale complète, avec cette conséquence que l'exécution des contrats auxquels elles auraient pris part eût pu être poursuivie, suivant le cas, soit par elles, soit contre elles. Ces deux situations n'étaient goûtées ni par la Commission, ni d'ailleurs par les parties intéressées.

Il fallait trouver un moyen terme. La commission commence par rejeter le système de l' « incorporation ». Mais, tandis que la majorité inclinait vers un système *d'enregistrement* des Unions, système qui leur eût procuré une capacité limitée, mais dépassant un peu cependant les actes nécessaires à la défense

1. Rapport de la majorité de la Commission Royale instituée en 1903 au sujet des conflits du travail et des coalitions (signé par Lord Dunedin, et MM. Arthur Cohen et Sidney Webb), § 20.

de leurs fonds en cas de détournement, et excluait du bénéfice de l'enregistrement les unions dont les statuts contenaient des dispositions considérées comme répréhensibles (telles que celles dirigées contre les non-unionistes), la minorité préconisait l'enregistrement pour toutes les unions sans distinction, avec, comme conséquence, une capacité strictement limitée à la protection de leurs fonds.

C'est cette dernière manière de voir que le gouvernement adopta dans ses grandes lignes, et que consacra dans divers paragraphes l' « act » de 1871.

Cet « act » commence par poser le principe de la légalité des trade-unions, en déclarant dans la section III :

« Les vues poursuivies par une trade-union ne seront pas, par cela seul qu'elles sont « in restraint of trade », considérées comme illégales, de façon à rendre nuls ou annulables toute convention et trust. »

En ce qui concerne les conventions passées par les trade-unions, la section IV établissait les restrictions suivantes :

« Rien dans le présent acte n'autorise aucune cour de justice à accueillir une procédure légale quelconque tendant à obtenir directement l'exécution, ou à obtenir des dommages-intérêts en cas d'inexécution relativement aux conventions suivantes, savoir (1) :

1. « Nothing in this Act shall enable any court to entertain any

1° Toute convention entre les membres d'une trade-union comme tels, concernant les conditions auxquelles un membre quelconque de la trade-union devra ou ne devra pas vendre ses marchandises, conclure des affaires, employer ou être employé ;

2° Toute convention pour le paiement par une personne quelconque, d'une somme ou d'une amende à une trade-union ;

3° Toute convention en vue de l'affectation des fonds d'une trade-union à l'un des objets ci-après :

a) Fournir des « benefits » à ses membres.

b) Fournir des contributions à un employeur ou ouvrier, à raison de ce que cet employeur ou ouvrier agit en conformité avec les statuts ou les résolutions de cette union.

c) Acquitter une amende imposée à une personne par une cour de justice.

4° Toute convention conclue entre une trade-union et une autre ;

5° Tout engagement en vue d'assurer l'exécution de l'une quelconque des conventions ci-dessus (1). »

Toutefois, il est important de noter ces mots qui terminent la section :

---

legal proceeding instituted with the object of directly enforcing or recovering damages for the breach of any of the following agreements, namely... » (34 et 35 Vict., c. 31, section IV).

1. Il faut remarquer d'ailleurs que, cette énumération étant limitative, les actes qui n'y sont point mentionnés doivent être considérés comme pleinement valables au point de vue légal.

« Mais rien dans cette section ne devra être considéré comme de nature à rendre illégale l'une quelconque des conventions ci-dessus mentionnées. »

Il ne serait donc pas exact de dire que les actes énumérés dans la section IV sont dépourvus de toute valeur légale.

Comme le prouve les termes de la partie initiale de cette section, le texte signifie seulement que l'exécution ne peut en être obtenue des tribunaux par une voie directe (directly), mais on en déduit *a contrario* qu'elle peut être obtenue indirectement (1).

Les sections VI et suivantes de l'« act » de 1871 confèrent aux trades-unions enregistrées conformément aux règles énoncées ensuite (dans les sections XIII à XVIII), un droit de propreté limité à certains objets, et leur reconnaissent en outre la capacité d'ester en justice par l'intermédiaire de leurs « trustees » relativement aux biens dont elles leur ont confié la garde et l'administration (1).

---

1. Cependant, d'après l'opinion exprimée par lord Maenaghten à propos de « Howden V. Yorkshire Miners Association » devant la Cour des Lawlords, le mot « directly » n'aurait été introduit dans le début de la section V, qu'afin de marquer l'opposition entre la procédure tendant à l'exécution directe de la convention, et celle tendant à obtenir des dommages-intérêts en cas de rupture de contrat. Cette question donne d'ailleurs lieu à une vive controverse que les proportions restreintes de cet exposé ne nous permettent pas d'aborder.

2. Il ne faut pas oublier non plus que l'enregistrement confère à la trade-union la propriété exclusive du nom sous lequel elle a été enregistrée.

La section XII prévoit la poursuite des agents, comptables ou trésoriers coupables de détournement des fonds appartenant aux unions, et dispose que les délinquants seront condamnés à la restitution des sommes détournées, et en outre, si le tribunal le juge convenable, à des dommages-intérêts n'excédant pas 20 livres sterling ainsi qu'aux frais jusqu'à concurrence de 20 shillings. A défaut de satisfaction pécuniaire, le coupable pourra être condamné à l'emprisonnement pour une durée maximum de trois mois.

Bien que l' « act » de 1871 ne parle point des actions « in tort », c'est-à-dire des actions en réparation du préjudice causé par des tiers, il n'est pas douteux que les trades-unions sont admises à les intenter, puisque le seul obstacle qui les empêchait jusque-là d'ester en justice, c'est-à-dire leur caractère illégal, se trouvait désormais supprimé.

Il semblerait qu'il dût logiquement en être de même en ce qui concerne les actions « in tort » dirigées contre les trades-unions elles-mêmes, en réparation du préjudice causé par elles ou leur agents à des tiers. Mais c'est là une conséquence que ces associations se sont toujours énergiquement refusées à admettre : elles ont toujours prétendu que leur situation particulière les empêchait de figurer comme défenderesses à des actions inten-

tées contre elles à raison de la responsabilité découlant pour elles, soit d'un contrat, soit d'un délit.

Cependant l'exposé de la question, tel qu'il nous est présenté dans le rapport de la Commission royale instituée en 1903 relativement aux conflits du travail et aux évaluations, paraît infirmer complètement cette opinion.

Sous l'empire même de la législation de 1825, c'est-à-dire lorsque les trade-unions n'étaient encore aux yeux de la loi que de simples « agrégats » d'individus, aucun principe légal ne s'opposait à ce que leurs biens, considérés comme la propriété indivise de leurs membres, ne fussent affectés — comme d'ailleurs l'ensemble des biens de ces membres eux-mêmes — à la réparation des dommages causés par eux ou par leurs agents (1) Si, en fait cette responsabilité n'était pas mise en jeu, cela tenait à des difficultés d'ordre purement pratique.

---

1. Certains auteurs se sont élevés avec énergie contre une telle conception de la responsabilité des syndicats : « Il y a une très grande différence, disent MM. A. Henri Ruegg et Hermann Cohen, entre le fait d'appliquer, si cela est possible, la propriété de celui qui a commis un dommage, à la garantie de sa propre dette, et celui de prendre la propriété d'un grand nombre de personnes, entre lesquelles l'association était un lien non reconnu par la loi, et dont quelques-unes, par hypothèse, pouvaient n'avoir ni causé de dommage, ni avoir autorisé personne à en commettre. Une telle prétention ne pourrait-elle pas être détruite par un seul membre prouvant qu'il avait expressément interdit et répudié l'accomplissement de ce dommage, et avait peut-être publié son désaveu ? et y aurait-il eu la plus petite difficulté à trouver un tel membre ? » (*The present and future of Trade-Union*, p. 15, 16.)

En effet, les actions tendant à obtenir des dommages-intérêts en réparation d'un « tort », ne pouvaient être portées que devant les tribunaux du droit commun (Courts of Common Law), et c'était une règle strictement observée par ces tribunaux, qu'aucun jugement ne pouvait être obtenu ni exécuté contre une ou plusieurs personnes, si celles-ci n'étaient pas désignées *nominativement* dans l'instance : d'où cette conséquence que seuls les biens des personnes ainsi désignées pouvaient être compris dans la saisie pratiquée en exécution d'un jugement.

Il est facile d'apercevoir le résultat de l'application de cette règle en ce qui concerne les trade-unions. Si la réparation d'un dommage pouvait, en effet, être poursuivie et obtenue contre une association comprenant un très petit nombre de personnes, elle devenait pratiquement impossible en présence d'unions englobant, ce qui était le cas le plus général plusieurs centaines, voire plusieurs milliers d'individus, dont chercher à réunir ou seulement à connaître tous les noms, eût été une entreprise chimérique (1).

Cette impossibilité, toute pratique, qui conduisait dans certains cas à de véritables dénis de justice (2),

1. Cette difficulté n'était d'ailleurs pas spéciale au cas des trade-unions, elle existait aussi pour les « clubs », et généralement pour les associations non incorporées comprenant un grand nombre de membres.

2. Rapport de la Commission royale de 1903 etc... § 16.

ne fut, en aucune manière, aplanie par la loi de 1871. Celle-ci n'ayant pas donné aux trade-unions l'« incorporation », qui leur eût conféré, avec la personnalité civile, l'unité juridique nécessaire, le remède ne pouvait être recherché que dans une modification de la procédure alors observée (1).

En 1881, les « Judicature acts », introduisant dans l'organisation judiciaire anglaise d'importants remaniements, eurent pour effet d'effacer les différences existant jusque-là entre les tribunaux de droit commun (Courts of Common Law) et les tribunaux d'équité (Courts of Equity), tous ces tribunaux devenant autant de divisions d'une même Cour, la Cour suprême, et firent disparaître en même temps toute distinction entre les règles concernant la procédure « at Law » et celles de la procédure d'équité, à l'égard tant des demandeurs que des défendeurs.

De plus, en 1883 fut publié un « ordre général » de la Cour suprême qui prescrivit (2) que, dans les cas où de nombreuses personnes auraient des intérêts communs dans un procès, une ou plusieurs de ces personnes pourraient suivre l'affaire, ou être autorisées par le juge à défendre au procès, au nom ou au profit de toutes les personnes intéressées (3).

1. Rappelons que l' « act » de 1876, amendant le « trade-union act » de 1871, se borne à des modifications de détail, telles que le changement de définition des unions.

2. N° 16. Règle 9.

3. Rapport de la Commission Royale, 1903, etc., § 25. Déjà,

L' « ordre général » de 1883 ne contenant aucune allusion aux trade-unions, on ne songea pas à le leur appliquer, et elles continuèrent, comme auparavant, à être soustraites aux actions « in tort ». Cependant, en 1893, la question fut de nouveau mise à l'ordre du jour par le cas de « Temperton v. Russell » (1), dans lequel les directeurs de trois unions avaient été cités en justice comme représentant tous les membres de ces associations. Sur les objections qu'ils présentèrent, la Cour d'appel déclara que les termes employés dans l'ordre général, « de nombreuses parties ayant le même intérêt », ne pouvaient s'entendre que des personnes alléguant ou défendant un droit de propriété lucratif (a beneficial proprietary right), et que tel n'était pas le cas pour les trade-unions (2).

Bien que cette décision ne préjugeât en rien de la question de savoir si les trade-unions étaient légalement à l'abri des actions « in tort », et qu'elle n'émanât point d'ailleurs de la juridiction suprême,

---

bien longtemps auparavant, le principe avait été admis par la Cour de la Chancellerie, que dans les actions relatives aux contrats, dans lesquelles beaucoup de personnes avaient le même intérêt, il ne serait pas nécessaire de les citer toutes devant la Cour, mais que quelques-unes d'entre elles pourraient être choisies pour représenter l'ensemble.

1. *L. R.*, 1893. *I. Q. B.*, 715.

2. Il faut noter que l'idée ne s'était pas encore fait jour, à cette époque, que les trade-unions pourraient être poursuivies sous le nom indiqué par elles lors de leur enregistrement.

elle eut, en la matière, des conséquences considérables. De ce que, dans l'espèce précitée, les unions étaient déclarées ne pouvoir être poursuivies dans la forme prévue par le « General Order », on en vint insensiblement à conclure qu'elles ne pouvaient en aucun cas être poursuivies.

Cette conclusion fut admise, dans son rapport de 1894, par la Commission du travail. D'autre part, certains membres de cette commission ayant suggéré l'idée de quelques réformes à introduire dans la loi en vue d'étendre la capacité des trade-unions en matière de contrats, et de les rendre en même temps responsables sur leurs biens en cas d'inexécution, de leur part, desdits contrats. Quatre des commissaires, MM. Abraham, Austin, Maudsley et Tom Mann (1), furent effrayés à la pensée des demandes en dommages-intérêts auxquelles les unions seraient ainsi en butte, soit de la part de membres réclamant des secours promis et intervenant dans l'administration financière, soit de la part des non unionistes, mécontents de la conduite de quelque secrétaire ou délégué d'une union, soit (encore) de la part d'un patron s'estimant lésé. Ils repoussèrent avec énergie l'idée que ces associations pourraient être poursuivies, soit « in tort », soit pour inexécution de contrat, et

1. Tom Mann est le leader du syndicalisme qui s'inspire de principes analogues à ceux de la C. G. T. française en Grande-Bretagne.

rendues responsables sur leurs biens des condamnations prononcées contre elles.

Un peu plus tard une décision, rendue en 1901 par la Chambre des lords dans l'affaire « Duke of Bedford v. Ellis (1), et concernant, à vrai dire, non des trade-unions, mais les occupants de locaux dans le marché de Covent Garden, vint contredire la jurisprudence adoptée dans « Temperton v. Russell », et déclara que le « Général Order » (n° XVI, Règle 9), était d'une application universelle.

Tel était l'état de la question lorsque, en 1901, l'affaire du chemin de fer du Taff Vale (2) vint devant la Chambre des lords.

Cette affaire, qui marque, dans la jurisprudence, une date décisive, est trop connue pour que nous en retracions, par le menu, les différentes circonstances. Nous ne nous en occuperons qu'au point de vue des décisions qu'elle a provoquées, et des conséquences juridiques qui en découlent relativement au statut civil des trade-unions.

Bornons-nous à rappeler que dans le courant de l'année 1900, la Société amalgamée des employés de chemins de fer (3), trade-union enregistrée conformément aux dispositions de l'act de 1871, ainsi que

---

1. *L. R.*, 1900. *A. C.*, 10.

2. Compagnie dont le réseau est situé dans la région de Cardiff (Bassin houiller de la Galles du Sud).

3. Amalgamated Society of Railway Servants.

ses agents, furent poursuivis « in tort » par la Compagnie de chemins de fer de Taff Vale, pour conspiration en vue de déterminer ses employés à rompre leur contrat de travail et aussi en vue d'entraver son trafic, en recourant au picketing agressif et à d'autres moyens illégaux (1).

Le juge Farwell ayant accordé l'« injunction » contre tous les défendeurs, l'union défenderesse interjeta appel sur la question de savoir si une trade-union, même enregistrée, pouvait être poursuivie en réparation du préjudice (in tort).

La Cour d'appel réforma la décision du juge de première instance. Mais la Chambre de lords, saisie en dernier ressort, annula à son tour la décision de la Cour d'appel, et décida, conformément à l'opinion du premier juge, qu'une trade-union pouvait être poursuivie sous le nom qu'elle avait adopté devant le « registrar ».

En conséquence l'affaire ayant être jugée au fond, l'Union des employés des chemins de fer fut condamnée à 23.000 livres sterling (575.000 fr.) de dom-

---

1. Il faut d'ailleurs reconnaître, remarque M. W. M. Geldart (*Économic Journal*, juin 1906), que l'espèce considérée n'était pas de nature à attirer à la trade-union défenderesse la sympathie publique, l'action des unionistes ayant consisté surtout en violences et en menaces à l'égard des non unionistes, en tentatives de s'opposer par la force à la circulation des trains et autres faits du même genre.

mages-intérêts, somme qui fut depuis acquittée sur les fonds de cette société.

Les systèmes proposés à l'appui de la décision rendue dans le « Toff Vale Case » se ramènent en somme à deux principaux :

a) La responsabilité des trade union qui n'a jamais cessé d'exister au point de vue légal,(1)a été confirmée et accentuée plutôt qu'affaiblie par l'act de 1871,qui en conférant à une société moyennant la formalité préalable de l'enregistrement, le droit de posséder, a marqué son intention de les considérer comme des sortes de « corporations »,de les assimiler à des entités juridiques artificielles auxquelles est attaché un certain caractère de personnalité légale, telles que les « Joint stock companies ». Il en résutte qu'elles peuvent défendre aux actions intentées contre elles, lorsque la citation les désigne par le nom sous lequel elles ont été enregistrées.

En reconnaissant aux trade-unions le droit de posséder, la loi ne peut être présumée les avoir affranchies de la responsabilité qui en est comme le corollaire : « Si la législateur, déclarait devant les «a w Lords » le lord chancelier,a créé une chose qui peut causer des dommages,on doit selon moi admettre qu'il l'a implicitement soumise à l'éventualité de

1. V. *supra*.

poursuites, à raison des dommages commis volontairement de son autorité. »

b) Même en faisant abstraction de la personnalité juridique conférée aux unions enregistrées par le « Trade-Union Act » de 1871, la responsabilité des trade-unions, tant au point de vue délictuel qu'au point de vue contractuel, n'en existerait pas moins.

L'immunité dont ces sociétés ont longtemps bénéficié en matière de responsabilité civile, n'est point le résultat d'un privilège, d'une situation d'exception qui leur serait créée par la loi. Elle tient uniquement à des difficultés d'ordre pratique qui s'opposaient alors à ce qu'on pût les poursuivre en réparation des dommages causés par elles ou par leurs agents (1).

Depuis la publication du « Général Order » de 1883, ces difficultés ont été aplanies aussi bien à l'égard des trade-unions qu'à l'égard de toute autre association. Si la jurisprudence a méconnu quelquefois cette vérité (2), elle est arrivée en dernier lieu à une appréciation plus juste des choses (3), et elle a admis ce principe qui, en vertu de l'Order général (n° XVI, Règle 9), une association quelconque pouvait être poursuivie, pourvu que l'assignation (Writ

1. V. *Supra*, p. 54.
2. Dans « Temperton v. Russell » citée plus haut.
3. Par exemple dans « Duke of Bedford v. Ellis ».

of summons) fût dirigée contre une partie représentative, bien que restreinte de ses membres.

Cette argumentation, soutenue avec beaucoup de force par lord Machaghten et lord Lindley (1) devant les lords de la loi, avait, notons-le en passant, une portée encore plus grande que la précédente, basée uniquement sur l'interprétation de l'Act de 1871, puisqu'elle impliquait la possibilité des poursuites, non plus seulement contre les unions enregistrées, mais encore contre celles qui ne s'étaient pas soumises aux formalités de l'enregistrement.

A ces arguments, les trade-unionistes opposaient la pratique longtemps suivie à leur égard par les tribunaux, pratique qui les plaçait en dehors de la loi commune au point de vue des actions en responsabilité ; les conclusions du rapport de la Commission Royale du travail de 1894 (2), n'avait fait d'ailleurs que confirmer sur ce point la loi de 1871 qui, loin de faire des syndicats professionnels des sortes de corporations pourvues d'une large personnalité juridique, avait, au contraire, étroitement limité leur capacité, soit en matière contractuelle, soit en matière de propriété.

A ces raisons, les trade-unions ajoutaient quelques vues d'ordre moins exclusivement juridique et tenant

---

1. Rapport de la majorité de la Commission Royale, etc., (1903), § 30.

2. V. *supra*, p. 57.

plutôt à certains caractères particuliers ou à l'organisation spéciale de ces sociétés :

1° Il était absolument inexact de comparer les trade-unions aux autres associations, et surtout aux « Joint stock Companies ». Tandis que ces dernières visent à réaliser des profits, les unions poursuivent un but désintéressé, qui est l'amélioration des conditions générales de la profession.

A cela, on pouvait répondre que souvent (et notamment à l'occasion du « Mogul Case »), on a cherché à justifier la fonction économique des syndicats, par le progrès qu'elles impriment aux intérêts matériels de leurs membres (1).

2° Admettre que les trade-unions d'ouvriers pouvaient être exposées à des condamnations pécuniaires, c'était,au point de vue de leur responsabilité respective,établir entre ces associations et les unions patronales, une inégalité de situation tout à fait défavorable aux premières.

En effet, les syndicats ouvriers ne peuvent exercer léur action sans avoir une caisse permanente contenant des fonds considérsbles, tandis que les employeurs peuvent, le cas échéant,réunir rapidement

1. W.-M. Geldart, *Report of the Royal Commission*, etc... (*Economic Journal*, juin 1906). Ainsi, en France,beaucoup d'associations fondées sous l'empire de la loi de 1901, recherchent l'augmentation des traitements de leurs adhérents (associations de fonctionnaires. par exemple) ; toutefois, en tant qu'associations, elles ne réalisent pas de bénéfices comme le font les sociétés.

les fonds nécessaires aux dépenses de leur association sans avoir une caisse exposée à être saisie en exécution des jugements rendus contre elle.

Il en résulte que rien ne leur est plus facile que de se soustraire aux conséquences des condamnations qu'ils pourraient encourir (1).

On oublie, en disant cela,qus les biens personnels des employeurs (comme ceux des ouvriers d'ailleurs), répondent des condamnations dont ils ont pu être frappés à raison des actes commis par eux en coalitton ; la seule différence à ce point de vue, c'est que le recours est efficace lorsqu'il s'exerce contre les patrons, tandis qu'il serait tout à fait illusoire de l'exercer contre les ouvriers pris individuellement (2).

La décision rendue dans le « Taff Vale case » provoqua dans les milieux ouvriers une émotion facile à comprendre : le maintien d'une jurisprudence pareille, c'était à brève échéance, soit la ruine matérielle des trades-unions, soit leur condamnation à une inertie et à une inaction complète ; de toute façon la faillite prochaine est inévitable du trade-unionisme jusque-là triomphant.

Cependant les chefs du mouvement syndical ne se laissèrent point abattre : puisque la loi existante prêtait à des interprétations aussi dangereuses que

1. W.-M. Geldart, *loc. cit.*

2. Il est à remarquer d'ailleurs que toute cette discussion porte sur une question de fait, et non sur une question de droit.

celles que venait de lui donner la Chambre des lords, c'était la loi elle-même qu'il fallait modifier ; c'était donc sur l'action parlementaire que devaient se concentrer avant tout les forces syndicalistes, c'était dans la lutte politique qu'il fallait redoubler d'ardeur, afin d'acquérir dans les assemblées politiques une influence suffisante pour obtenir d'elles une législation plus favorable. C'est du moins ce que pensèrent les dirigeants du trade-unionisme ; l'événement devait bientôt prouver que leur calcul était juste et leur donner raison (1).

Après une campagne menée avec une méthode, une discipline et une persévérance bien faites pour en assurer le succès, les élections législatives de 1906 introduisirent à la Chambre des communes, où le parti ouvrier n'avait compté jusqu'ici qu'un nombre insignifiant des membres, 29 adhérents à la représentation du travail, 12 députés ouvriers, qui, sans être formellement unis au parti de la représentation du travail, avaient le même programme, et enfin 12 autres députés nommés par les régions minières (2).

La première préoccupation de 54 nouveaux élus fut de faire modifier la législation relative aux syndicats ouvriers. L'impression produite par les récentes élections, l'avènement au pouvoir du ministère

1. Toutefois, on verra plus loin que l' « Osborne case » est venu renverser, dans une certaine mesure, ces nouvelles espérances.

2. M. Jay, *Cours de législation industrielle*, 1912.

libéral de M. Campbell-Bannermann, favorable aux réformes sociales, l'achèvement des travaux de la Commission Royale relative aux conflits du travail, dont le rapport avait été déposé le 13 janvier 1909, concouraient à créer à leurs projets une atmosphère propice qu'ils résolurent de mettre à profit.

Toutefois, lorsque la question fut posée devant la Chambre des communes, des divergences de vue s'élevèrent entre le gouvernement et les représentants du « labour party ». Le rapport de la majorité de la commission réunie en 1903, auquel nous venons de faire allusion, concluait sans hésitation aucune au maintien de la responsabilité civile des trades-unions. Toutefois, il apportait à ce principe deux atténuations :

1° Étant donné que les Trades-Unions visent deux objets entièrement différents : 1° comme société de prévoyance ; 2° comme organisation de combat, le rapport estimait qu'il n'y aurait rien que d'équitable dans une disposition qui leur permettrait de conserver les fonds possédés en vue de la première de ces deux fonctions, à l'abri de la responsabilité encourue dans l'accomplissement de la seconde, et concluait (§ 66-5°) à ce qu'il leur fût permis de former deux masses distinctes de ces deux catégories de fonds.

2° A raison de la situation de certains agents, à raison surtout de la semi-indépendance dans laquelle

les filiales (branches) se trouvent placées à l'égard de la direction centrale de beaucoup d'Unions, les rapporteurs émettaient le vœu (1) qu'il fut permis à ces associations de décliner toute responsabilité relativement aux actes commis par un de ces agents ou filiales, pourvu que : 1° ces actes eussent été faits sans leur instructions; 2° qu'ils eussent été immédiatement désavoués par les chefs de l'Union principale.

Sur le second point tout au moins, le projet du gouvernement s'inspirait des conclusions du rapport: il déclarait qu'aucun acte ne pourrait donner lieu à la responsabilité civile d'une Trade-Union que s'il était parfaitement prouvé non plus seulement que l'agent n'avait pas dépassé la limite de ses attributions (scope of employment), mais que l'acte accompli avait été antorisé par les chefs de l'Union.

Mais cette solution transactionnelle ne faisait pas le compte des membres du « labour party ». Ceux-ci exigeaient pour les syndicats, non pas une responsabilité atténuée, une responsabilité sous condition, mais bien une absence complète de responsabilité, une immunité absolue relativement aux conséquences pécuniaires que pourrait entraîner leur conduite dans les conflits de travail. En dépit

---

1. § 66, n° 6. Rapport de la Commission royale... constituée en 1903.

des objections répétées et véhémentes de l'opposition, malgré les hésitations du gouvernement et de la majorité de la Chambre, leur ténacité finit par obtenir gain de cause.

La loi du 21 décembre 1906 (1), que nous avons déjà examinée dans celles de ses dispositions qui concernent le droit de coalition et de grève, proclamait l'absolue irresponsabilité des trade-unions au point de vue civil (2), dans son § 4 ainsi conçu :

« Aucune cour de justice ne pourra accueillir ni connaître une action contre une trade-union — soit d'ouvriers, soit d'employeurs — ou contre tous membres ou ayants cause de celle-ci, agissant en leur nom personnel et au nom de tous les autres membres de la trade-union, à raison d'un acte préjudiciable quelconque allégué avoir été accompli par ou pour la trade-union ».

Cet act devait provoquer, et provoqua, en effet, à l'étranger aussi bien qu'en Angleterre, des appréciations très diverses. Tandis que beaucoup considéraient comme une anomalie, comme une sorte

1. Edw. VII, c. 47.

2. Nous assistons ici à une évolution contraire à celle que nous voyons se produire aujourd'hui en France, où on parle de plus en plus d'accroître la capacité des syndicats, afin de leur donner une certaine responsabilité pécuniaire (Voir en dernier lieu le résumé du projet élaboré par le ministère du Travail, modifiant la loi de 1884 au point de vue de la capacité civile des syndicats (*Journal des Débats*, n° du 1er juin 1913).

d'*hérésie juridique*, une mesure qui reconnaît à certains groupements une personnalité leur permettant d'agir, sans les rendre responsables des conséquences de leurs actes, d'autres ont vu en lui « une des lois sociales les plus hardies qui aient jamais été votées » (1).

Les divergences ne sont pas moins grandes, lorsqu'il s'agit de le situer, de lui assigner une place dans la législation ouvrière de la Grande-Bretagne.

Si l'on se place, en effet, au point de vue exposé et défendu en 1901 par Lord Lindley et Lord Macnaghten, le « trade-disputes act » est une rupture complète avec le passé, une négation absolue et injustifiable des principes qui, malgré les difficultés qu'ils rencontraient dans l'application, avaient dominé en cette matière durant tout le XIXe siècle, comme ils dominent encore le droit en général. Au contraire, les partisans de la thèse adverse voient en lui l'aboutissement naturel et logique d'une évolution lente et progressive, l'expression d'une tradition qui remontait bien au delà du « trade-union act » de 1871, et qui, après avoir puisé dans cet « act » une force et une justification nouvelles, n'attendait plus, pour devenir définitive, que la consécration formelle de la loi.

Il semblait que la promulgation du «Trade disputes

1. Paul Pie, *Traité de législation industrielle*, p. 200.

Act» eût dû clore d'une façon définitive l'histoire judiciaire des trades-unions : cependant un nouveau chapitre, et non le moins intéressant peut-être, devait s'ouvrir pour elle avec le jugement rendu en 1908 dans « l'Osborne Case ». Dans cette espèce, il ne s'agit plus du — moins directement — de la responsabilité civile des Unions, c'est bien encore, en un certain sens leur capacité qui se trouve en jeu, mais leur capacité envisagée sous un autre aspect, et le point essentiel de la controverse porte sur la question de savoir si certains actes rentrent dans la limite des attributions des syndicats ou en sont exclus.

Le secrétaire d'un'des filiales (branches) de l'Amalgamated Society of Railway servants (A. S. R. S.) (1), avait introduit contre cette société une instance tendant :

1° A ce que fût déclaré nulle ou non obligatoire pour les membres de l'association la Règle XIII (sect. IV) des statuts, prévoyant la collecte des fonds en vue de l'élection et de l'entretien de représentants au Parlement, et décidant en outre que lesdits représentants seraient tenus de signer un engagement aux termes duquel ils déclareraient adhérer aux conditions et au programme du « Labour party » (2) et se soumettre à la direction de son « whip » ;

---

1. Le plus important des syndicats d'employés de chemins de fer actuellement existant et dont il est maintes fois question au cours de cette étude.

2. C'est de l'année 1902 que date la constitution du « Labour

2° A ce que, en conséquence une injonction fût adressée à la société défenderesse, afin de lui interdire de recueillir désormais parmi ses membres des cotisations non bénévoles ou obligatoires (compulsory levies), et d'en employer le produit en vue de fins autres que celles énumérées dans la Règle I (2°), et le particulier à des usages tels que ceux indiqués dans la Règle XIII (sect. IV) précitée.

A l'appui de sa réclamation, le demandeur alléguait que la Règle XIII (sect. IV) était entachée d'irrégularité, ayant été enregistrée sans que le passage énuméré eût été soumis à l'approbation préalable de l'Amalgamated Society of Railway Servants.

A supposer même que l'insertion de ce membre de phrase eût été régulière dans la forme, le contenu d'en aurait pas moins été nul, tout aussi bien que celui des mots : « ... et d'assurer une représentation au Parlement » ajouté au paragraphe 2 de la Règle I.

En effet, aux termes de cette même Règle I (2°), l'Amalgamated Society devait avoir une double destination : 1° remplir auprès de ses adhérents les

---

representation Committee», qui fut réorganisé en 1906 sous le nom de « Labour party », vaste fédération groupant en vue d'une commune action parlementaire un nombre considérable d'association ouvrières ou politiques (trade-unions, trade-councils, socialist societies, etc.), et dont la caisse est alimentée pour la plus grande part au moyen d'une cotisation de 1 shilling par an et par tête fournie par les membres des sociétés affilées.

Notons que l'Amalgamated Society of Railway Servants a été une des premières unions affiliées au « Labour party ».

fonctions d'une société d'assistance et de secours mutuels : 2° influer sur les rapports entre employeurs et employés, dans le but de procurer à ces derniers une amélioration de leur condition.

Or ces préoccupations étaient étrangères à l'esprit comme à la lettre de la Règle XIII (sect. IV). Celle-ci mettait en effet les députés élus grâce à l'intervention pécuniaire de l'association, dans la nécessité « d'accepter les conditions du « Labour party » et de se soumettre aux ordres de son « whip », c'est-à-dire de s'inféoder de la façon la plus complète à un groupement politique dont le but avéré était, non pas la défense des intérêts de telle ou telle corporation d'ouvriers, mais bien une transformation radicale de l'ordre social et économique existant (1) : d'où il suit notamment que ces députés ne pouvaient voter un bill favorable aux membres de l'union qui les avait fait élire, si le « Labour party » jugeait plus conforme aux intérêts de sa politique générale de ne pas lui donner son appui (2), Un tel résultat était évidemment contraire à celui que se proposait le

1. C'est ce que prouvait de façon indubitable la motion votée à la conférence du parti tenu en 1908, et contenant entre autres vœux la socialisation des moyens de production, et aussi l'établissement de l'égalité complète entre les deux sexes, au point de vue économique et social.

2. Les avocats du demandeur firent aussi valoir que la présence à la tête du parti ouvrier des chefs des unions, d'une part, et de l'autre, des membres parlementaires du « Labour party »,

syndicat en vertu de la Règle I de ses statuts. Or, les dirigeants d'une société ne peuvent employer les sommes dont ils ont la gestion à des objets différentes de ceux en vue desquels la société a été constituée (1). Les deux dispositions contenues dans la Règle XIII (la première relative à l'emploi des fonds, la seconde concernant l'affiliation des députés au « Labour party », étaient donc l'une et l'autre *ultra vires*.

La première partie de cette augmentation (qui ne présente dans cet exposé qu'un intérêt très seconcondaire) fut dès l'abord écartée par le juge Néville, chargé de présider les débats devant la cour de la chancellerie : s'appuyant sur un arrêt rendu en 1889 (2), il déclara que le certificat délivré par le « Registrar » conformément à la section 13 du « Trade-Union Act » (1871), et attestant que toutes les règles ou modifications aux Règles constitutives d'une trade-union ont été enregistrées, purgeait les vices dont ces règles pouvaient être infectées (pourvu, toutefois, qu'elles ne fussent point *ultra vires*), et les rendait obligatoires pour les membres de l'union.

---

créait dans l'action syndicale une dualité de direction qui ne pouvait que la dénaturer et l'affaiblir (Osborne, v. Amalgamated Society of Railway servants, *Law Journal Reports* (Chancery Division), vol. LXXII, p. 760 et s.).

1. « Pickering, v. Stephenson », (1872) ; 41, L. J. Ch. 493 ; L. R. 14 Eq. 322.

2. « Rosenberg, v. Northumberland *Building Society* » (22, Q. B. D. 373-379).

Sur le second point, le juge se prononça en faveur d'une interprétation extensive de la loi, et décida que l'action des trade-unions dans le domaine politique n'était point incompatible avec le but en vue duquel elles étaient instituées (1).

Si l'objet essentiel des syndicats est la défense des intérêts professionnels et l'amélioration des conditions économiques, intellectuelles et morales de leurs membres, il est incontestable, en effet, qu'ils ne sauraient être considérés comme s'écartant de leur but lorsqu'ils s'efforcent, en introduisant dans le Parlement un nombre aussi grand que possible de députés à leur dévotion, d'obtenir une législation de plus en plus favorable aux ouvriers qu'ils représentent ; et l'utilité de leur action dans ce domaine n'apparaît nullement comme diminuee par cette circonstance que les résultats — étant donné la portée générale de la plupart des lois — en peuvent profiter non pas seulement aux membres de telle ou telle union, mais encore à tous les travailleurs appartenant à une même industrie, parfois même à la classe ouvrière prise dans son ensemble.

Une fois établi le principe qu'une trade-union peut employer ses fonds à faire élire et à subventionner

---

1. Osborne, V. *Amalgamated Society of Railway Servents* (*Law Journal Reports* [Chancery, Division], vol. LXXII, p. 761 et suiv.).

des représentants au Parlement (1), la question de savoir si ces derniers doivent adopter une attitude indépendante (2) ou s'affilier à un quelconque des partis déjà existants devient une question d'opportunité et de tactique politiques dont les tribunaux n'ont pas à connaître.

Ce point de vue ne fut pas admis par les lords de la loi, devant lesquels l'affaire avait été portée en dernier ressort. En conséquence, ceux-ci décidèrent que les deux paragraphes visés de la Règle XIII (sect. IV) étaient nuls, comme dépassant manifestement la limite des attributions de la société défenderesse.

Cette décision portait un coup très grave à l'avenir du parti ouvrier dans le Parlement, puisqu'elle le privait désormais de l'appui financier des syndicats, le seul qui pût lui être d'un secours vraiment efficace.

Sa carrière législative, si brillamment inaugurée en 1906, menaçait d'être prématurément interrompue.

1. Cette idée avait d'ailleurs prévalu en jurisprudence antérieurement à l' « Osborne Case ». Lors des débats relatifs au bill dont il sera parlé tout à l'heure, M. Atheley Jones rappelait qu'à plusieurs reprises, et particulièrement entre 1830 et 1848, des « compulsory levies » avaient été pratiquées dans le même but par les trade-unions sans que celles-ci eussent été inquiétées pour cela L'apparition du Trade Disputes Act (1906) ne semble pas étrangère au revirement qui s'est produit sur ce point dans la jurisprudence anglaise (V. deux notes plus loin).

2. Cette ligne de conduite avait été suivie lors de l'élection de M. Richard Bell, secrétaire de l'Amalgamated Society of Railway Servants dans la circonscription de Derby, en 1898. C'est seulement lors de la revision des statuts, en 1903, que le système contraire prévalut.

A la suite des protestations très vives qui s'élevèrent dans le « Labour party », le gouvernement libéral déposa un bill tendant à reconnaître aux Trades-Unions la liberté complète de s'adonner à toute œuvre d'ordre industriel, commercial, politique ou autre, avec immunité absolue en ce qui concerne la responsabilité civile (1).

Le projet de loi gouvernemental n'a donné satisfaction complète à aucune des parties de la Chambre. D'un côté, l'opposition conservatrice lui reproche de n'accorder aucune protection aux ouvriers que le syndicat intéresse au point de vue professionnel, et non politique, et qui, étant en communité d'idées avec la majorité de leur union sur le premier point, en désaccord avec elle sur le second, sont exposés ainsi à contribuer de leurs deniers à l'élection et à l'entretien de députés, dont les opinions et les tendances sont tout à fait contraires aux leurs (2).

---

1. Cette dernière disposition est d'importance, car la division de plusieurs des Lawlords dans l' « Osborne Case » semble avoir été déterminée par cette circonstance, que ceux-ci ne pouvaient considérer le législateur comme ayant eu l'intention d'étendre une immunité aussi exhorbitante de droit commun que celle qui résultait du Trade disputes Act de 1906, à toutes sortes d'affaires ou d'entreprises, dans lesquelles il aurait plu à celles-ci de s'engager; en l'absence du texte formel, ils estimèrent donc que cet « act » imposait l'interprétation restrictive lorsqu'il s'agissait de délimiter le champ d'activité des unions, et ils décidèrent, par ce que l'on a appelé, peut-être un peu à tort, un *judge made Law*, que ce champ devait être strictement borné aux questions industrielles et aux conflits du travail.

2. V. la déclaration de M. Norman Craig, membre du Parlement,

D'autre part, le bill modifie, sur certains points, la section IV du « Trade-Union Act » de 1871. Nous avons vu que le paragraphe 3 *a* de cette section refusait toute sanction juridique directe à certaines conventions intervenues entre les syndicats et leurs membres. Or, si l'on méconnaissait aux premiers le droit de contraindre leurs adhérents à verser à leur caisse certaines cotisations, il fallait, par mesure de réciprocité (en bonne logique), donner aux seconds la possibilité d'exiger, par les voies légales, le paiement des sommes (indemnités en cas d'accidents, de maladies, de chômage, etc.) qui leur étaient dévolues par les règlements de ces sociétés.

Le projet de loi prévoyait dans ce but la création, dans la caisse syndicale, d'un fonds spécial et distinct, sur lequel les syndiqués seraient admis à poursuivre en justice le recouvrement des indemnités que leur union refuserait indûment de leur verser.

Cette disposition a été vivement combattue par certains membres du parti libéral : notamment M. Atherley Jones a fait observer qu'elle allait à l'encontre des intentions du législateur qui, en insérant dans le « Trade-Union Act » de 1871, la restriction résultant du paragraphe 3 de la section IV, s'était proposé d'écarter une source d'innombrables procès

---

citée par le comte Winterton dans son article intitulé : *Trade-Unions and minority rights, Saturdey Review*, 14 déc. 1912.

entre les trades-unions et leurs membres, et des charges matérielles énormes pour ces associations(1).

En somme, si la modification projetée dans la législation des syndicats laisse subsister, étend même à de nouveaux objets l'absence de responsabilité civile dont ils jouissaient au point de vue *externe*, en vertu de l' « act » de 1906, elle crée en revanche, à leur charge, une véritable responsabilité au point de vue *interne*, et il est permis de se demander si, par cette brèche faite au principe de l'irresponsabilité syndicale, d'autres dérogations ne viendront pas s'introduire, et en restreindre de plus en plus la portée.

§ 3. — *Revue rapide des grèves de chemins de fer en Angleterre avant 1907*

Lorsque l'on parcourt l'histoire des chemins de fer depuis leur apparition en Grande-Bretagne, on constate que, pendant de longues années, cette industrie n'a été l'occasion d'aucun mouvement ouvrier important. D'après les renseignements que donne à ce sujet une statistique sommaire publiée il

1. V. dans les « Débats parlementaires » (vol. XLI, séance du 6 août 1912), la discussion relative en deuxième lecture du « Bill to amend the Law relating to Trade-Union with respect to trade disputes and to protect the provident-funds of a trade-union from civil liability in certain events ».

n'y a pas très longtemps par le *Times* (1), on ne trouverait pas, pour peu que l'on remontât au-delà de l'année 1867, de grève de chemins de fer qui valût la peine d'être notée (2) ; encore le conflit qui éclata le 11 avril de cette dernière année sur le réseau du « North Eastern », dut-il être de peu d'étendue, car le grand quotidien anglais se borne à le mentionner sans indiquer le nombre des hommes qui y prirent part, et à ajouter qu'il fut résolu au bout de quinze jours, sans le secours d'aucune intervention étrangère.

Même depuis cette époque, et jusqu'à la dernière décade du XIXe siècle, les grèves de cheminots présentent en Angleterre un caractère peu inquiétant ; généralement circonscrites dans leur étendue, bornées à un seul réseau ou à une portion de réseau, elles n'englobent souvent qu'une catégorie spéciale d'employés (3) ; elles ne sont pas moins limitées quant à leur objet, les revendications des grévistes portant

---

1. N° du du 16 août 1911.

2. On trouvera cette date relativement récente si l'on se rappelle que, entre 1850 et 1860, les réseaux anglais avaient déjà pris un important développement, et que, dès 1841, ils comprenaient 3.000 kilomètres de voies ferrées, chiffre insignifiant auprès du chiffre actuel (37.475 km. au 1er janvier 1910), mais qui n'en représentait pas moins, à l'époque, la moitié de la longueur totale des voies ferrées européennes.

3. C'est là le résultat de l'esprit *corporatif* alors dominant, par opposition à l'esprit *syndicaliste* qui s'est fait jour depuis quelques années.

sur un point particulier des conditions du travail, parfois sur une simple question de règlement de salaire, telle la grève qui éclata soudain le 3 janvier 1879 parmi les chefs de trains de marchandises du « Midland Railway », à propos d'un changement dans le mode de paiement qui leur était appliqué (1).

Ainsi encore, la grève qui éclata le 15 janvier 1883 sur le « Caledonian Railway » et suspendit partiellement le trafic, intéressant Glasgow et quelques autres villes ; elle se termina le 21 du même mois par un compromis entre la Compagnie et les ouvriers.

Des mouvements plus considérables et surtout plus menaçants que ceux qui précèdent se manifestent dans les chemins de fer à partir de l'année 1890 ; au commencement du mois d'août, un conflit, dont Cardiff fut le théâtre, s'éleva entre la Compagnie du « Taffe Vale, Rhymney and Barry Railway » et une partie de ses employés (notamment les dockers), au sujet du temps de travail imposé à ces derniers.

Le 8 août, les ouvriers cessèrent le travail. Le 9, eut lieu une grande réunion des grévistes, réunion qui se termina d'ailleurs sans qu'aucune résolution

1. On peut signaler antérieurement, en juillet 1872, une grève d'hommes d'équipe (porters) de la Compagnie du London and North Western Railway, grève rapidement terminée, et une autre qui dura du 14 au 22 août 1877, sur le réseau du « Great southern and Western line » d'Irlande (*Times*, n° précité).

eût été prise. Le 10 août, près de 5.000 hommes étaient en grève ; le mouvement menaçait de prendre des proportions dangereuses. Cependant, cinq jours après, un compromis venait mettre fin au différend (1).

Plus importante, plus violente surtout, fut la grève qui, englobant les réseaux du « Caledonian-North British » et du « Glasgow and South Western », éclate en Écosse le 22 décembre de la même année, sur le refus des compagnies d'accorder aux hommes diverses concessions demandées par eux, notamment la journée de dix heures. Bientôt le trafic ne s'opéra plus qu'avec des difficultés extrêmes ; si le transport des voyageurs put être partiellement assuré, ont dut suspendre presque complètement celui des marchandises. Plus de 9.000 hommes se trouvèrent en grève à la fois. Afin de s'opposer à la circulation des trains et d'empêcher les non-grévistes de continuer le service, les ouvriers avaient occupé les voies et les points principaux du réseau. De violentes bagarres se produisirent, notamment à Motherwell, lorsqu'on voulut les en expulser. Le 5 janvier 1891 et les jours suivants, l'armée et la police durent intervenir pour rétablir l'ordre.

Enfin, le 29 janvier 1891, pour le « North British », le 31 du même mois, pour le « Caledonian », les

1. « The Times », *loc. cit.*

hommes se décidèrent à faire leur soumission ; la grève avait duré cinq semaines, et avait été marquée par des incidents d'une gravité jusque-là inusitée.

C'est à peu près vers la même époque que l'on voit s'opérer dans l'organisation du trade unionisme une transformation qui devait avoir sur son orientation future, une influence des plus remarquables.

Jusque-là, l'accès des unions n'avait été couverte qu'aux ouvriers ayant une certaine éducation professionnelle (skilled workers), et gagnant, grâce à leur habileté technique, des salaires suffisants pour leur permettre d'acquitter les cotisations élevées, nécessitées notamment par les charges que les associations assumaient en tant qu'institutions de mutualité et d'assistance. Ainsi se trouvaient exclus des syndicats les individus n'ayant pas appris de métier, ou plutôt exerçant un métier qui n'exige pas de véritable apprentissage technique (unskilled workers). tels que les portefaix, les ouvriers des docks, en un mot,les ouvriers compris sous la dénomination générale de « manœuvres ou d'auxiliaires ».

Ces derniers résolurent de faire cesser une situation qui faisait d'eux une sorte de démocratie de la classe ouvrière, comme les ouvriers « qualifiés » en constituaient l'aristocratie, et voulurent s'associer à leur tour. Le signal du mouvement fut la grève des « dockers » (12 août 1889), à la tête de laquelle figuraient MM. Ben Tillet, Tom Mann et John Burns, et

qui ne s'apaisa qu'après la double intervention du cardinal Manning et de M. Sidney Buxton, représentant du Board of Trade.

A la suite de cette grève se constitua l' « Union des dockers », et cet exemple fut bientôt suivit d'autres catégories de travailleurs, telles que celles des matelots et des chauffeurs.

Ce mouvement devait avoir aussi sa répercussion dans le personnel des chemins de fer, qni compte dans ses rangs un nombre si considérable d'ouvriers non qualifiés (portefaix, chauffeurs, nettoyeurs, hommes de peine, etc.). L'année même de la formation de la « dockers Union « (1889), apparut l'Union générale des ouvriers des chemins de fer (Général Railway workers' Union),groupant une grande partie des hommes auxquels la modicité de leurs salaires interdisait l'accès de l'Almalgamated Society of Railway servants, et bientôt rivale de cette dernière association ; plus tard se forma l'Union générale des mécaniciens et chauffeurs (Associated Society of Locomotive Engineers and firemen) (1).

Dès leur apparition, les nouvelles unions se firent en général remarquer par le caractère accentué et radical de leur attitude en matière de réformes sociales : depuis lors, la journée de huit heures,l'éta-

---

1. Plus tard encore devait se former l'association des signaleurs et aiguilleurs (Signalmen and pointsmen Society).

blissement du salaire minimum, l'intervention de l'État dans la protection et l'amélioration du sort des travailleurs, figurent couramment en tête des programmes de revendications ouvrières. En outre, bien que ces associations s'en soient longtemps défendues et aient repoussé en principe toute les motions visant à la socialisation des moyens de production, et répudié toute tendance doctrinaire, l'infiltration des idées socialistes devait finir par se manifester chez elles (1).

Mais c'est vers l'année 1896 que s'ouvre véritablement l'ère des grands conflits entre les compagnies anglaises et leurs ouvriers.

Non pas que les grèves postérieures à cette date surpassent nécessairement toutes, en effectif on en durée, voire même en manifestations extérieures de violence quelques-unes (tout au moins la dernière) de celles qui les ont précédées. C'est surtout à d'autres points de vue, par leurs méthodes d'action par exemple, et les tendances qu'elles révèlent, que ces grèves affectent un caractère tout nouveau de gravité.

En effet, à partir de cette époque, on voit la lutte, d'abord sourde, entre les trade-unions d'employés

---

1. On peut en voir un symptôme dans le vote du congrès trade-unioniste de Liverpool (1906), en faveur de la nationalisation intégrale des mines et des chemins de fer ; nous aurons à revenir dans une autre partie de notre étude sur cette dernière motion.

et les compagnies de chemins de fer, se transformer bientôt en une guerre déclarée et ouverte (1). Les revendications des grévistes, jusque-là limitées à certains objets déterminés et peu nombreux, embrassant désormais tout un ensemble de questions portant sur les points les plus divers, et touchant à presque toutes les conditions d'emploi et de travail.

Enfin, depuis ce moment, on assiste à des interventions de plus en plus fréquentes des pouvoirs publics dans les différends qui surgissent entre directeurs et employés, interventions tantôt spontanées, tantôt sollicitées par les intéressés eux-mêmes.

En 1896, un certain mécontement s'était manifesté dans le personnel du « London and North Western », la Compagnie renvoya 50 des employés les plus mécontents, « non pas, explique un des directeurs, parce que trade-unionistes, mais parce que la Compagnie préférait ne pas conserver une catégorie d'hommes mécontents qui pouvaient ; à un moment

---

1. La réserve relative observée pendant longtemps par les trade-unions, réserve surprenante au premier abord, si l'on songe que dès 1892 le total des ouvriers syndiqués atteignait le chiffre de 48.000 ; qu'à la même époque une puissante union comme l'« Amalgamated Society of Railway servants » fondée en 1892 et comptant aujourd'hui plus de 100.0000 adhérents, comprenait déjà 31.000 membres permanents (v. M. Mme Webb, *Histoire du trade-unionisme*, p. 482 et s.) se trouvait en présence de 48 compagnies distinctes, peut être attribuée en partie à des causes que nous exposerons en étudiant la question de la « reconnaissance des trade-unions (v. p. 117 et s.)

donné, se mettre en grève, et causer à la Compagnie et au public de graves dommages (1). »

M. Harford, secrétaire de la Société amalgamée des employés de chemin de fer (Amalgamated Society of Railway servants), menaça la compagnie d'une grève, si les ouvriers congédiés n'étaient pas réintégrés,

Jugeant la situation inquiétante, le Boar of Trade intervint alors. Il réunit M. Harrison, administrateur général de la compagnie et M. Harford, dans une conférence à laquelle participèrent en outre M. Garham Roper, représentant M. Ritchie, président du Board of Trade ; à l'issu de cette réunion, les surnommés signèrent un compromis aux termes duquel :

1° Les employés congédiés seraient réintégrés ;

2° La Compagnie permettait de recevoir à l'avenir les députations du personnel désireux de lui exposer ses griefs et ses demandes ;

3° Moyennant ces conditions, M. Harford s'engageait à faire ses efforts pour empêcher la grève imminente d'éclater.

Conformément à une des clauses de l'arrangement, la compagnie avait accordé aux contrôleurs (checkers) une partie de qu'ils demandèrent, c'est-à-dire une augmentation de salaire journalier. Mais, en même

---

1. Edward J. O. B. « Croker », *Retrospective lessons of railway strikes U. K. (Leçon rétrospective des grèves de chemin de fer du Royaume-Uni)*, ch. III, p. 170 et s.

temps, elle supprimait pour ces employés le paiement des heures de travail supplémentaires. Considérant cette suppression comme une violation des engagements contractés, M. Bell, secrétaire de l' « Amalgamated Society » pour Newcastle, déclara aux directeurs du London and North Western que les facteurs-livreurs (rullymen) et les magasiniers interrompraient le travail, si les promesses faites aux « checkers » n'étaient pas exécutées à la lettre.

Le 20 février 1897, 7 facteurs livreurs,qui avaient manqué l'appel du matin, sont immédiatement suspendus. Le même jour,de nombreux employés appartenant à divers catégories (palefreniers, hommes d'équipe, etc.), cessent le travail. Le mouvement s'étend avec une surprenante rapidité. Bientôt le nombre des grévistes atteint 5.165.

Cette grève se caractérisait, non seulement par une brusquerie déconcertante, mais encore par la violation des règles imposées en pareille matière, et dont, jusque-là, les trade-unions, s'étaient montrées généralement respectueuses. C'est ainsi que la cessation du travail s'était produite sans préavis adressé aux employeurs, sans que ceux-ci eussent été préalablement convoqués à une conférence avec les représentants des ouvriers ; enfin, sans que les ouvriers eux-mèmes eussent voté la grève en assemblée générale (ces deux dernières circonstances cons-

tituant une double dérogation aux règlements mêmes de l'Amalgamated Society).

Cependant, la compagnie consentit à entrer en pourparlers avec MM. Harford et Bell. Les négociateurs tombèrent d'accord pour décider : 1° que tous les employés en grève reprendraient le travail le 27 du même mois; 2° que les questions en litige seraient soumises à l'arbitrage d'un tiers.

L'arbitre choisi, lord James of Hereford, rendit sa sentence le 9 août 1897. Il en résultait une limitation des heures de travail et un taux plus avantageux pour le paiement des heures supplémentaires.

L'issue de la lutte était donc nettement favorable aux unionistes. En effet, la compagnie avait cédé sur presque tous les points : non seulement les grévistes avaient été réintégrés dans leur emploi, mais encore ils obtenaient, sous certains rapports, une amélioration dans les conditions de travail. Enfin, conséquence capitale, un directeur de compagnie avait consenti à entrer en négociations avec les représentants officiels d'une trade union ouvrière.

Enhardie par ce succès. l'Amalgamated Society voulut tenter la réalisation d'un projet considérable ; il ne s'agissait de rien moins que de la présentation, aux diverses compagnies anglaises, d'un programme unique contenant les revendications de toutes les catégories d'employés.

Avant même que l'arbitre eût rendu sa sentence dans l'affaire du « North Western », un congrès réuni à Dublin le 21 mai 1897, sous la présidence de M. Harford, avait procédé à la rédaction de toute une série de demandes, que l'on décora du nom de « Programme national pour l'Irlande », et auxquelles les compagnies devaient être invitées à adhérer.

Mais lorsqu'il fut question de discuter les clauses du programme, les compagnies refusèrent unanimement d'entrer en pourparlers avec les représentants de l'Amalgamated Society, ne reconnaissant comme valables, disaient-elles, que les plaintes, soit isolées, soit collectives, de leurs employés, et non celles qui pouvaient leur être présentées par une organisation étrangère.

Les grèves qui éclatèrent à la suite de cette décision, notamment celle du « Great Northern » (comprenant 1.983 employés) et celle du « Midland Great Western », n'ébranlèrent pas la résolution exprimée par les compagnies irlandaises de n'admettre à aucun prix l'intervention des syndicats dans les démêlés qu'elles pourraient avoir avec leur personnel.

Dans un nouveau congrès tenu à Birmingham, les 11 et 12 octobre 1897, par les délégués des différentes catégories d'agents, furent arrêtés les principaux articles de ce que l'on appela le « National

Programme » pour l'Angleterre, et l'on décida de soumettre sans retard aux compagnies cette sorte de « cahier » de revendications.

En dépit de son titre impressionnant, le programme des employés de chemins de fer, sans se heurter, comme en Irlande, à une fin de non-recevoir absolue, reçut, auprès des directeurs de compagnies anglaises, un accueil assez froid. Un seul, celui de la « North Western Company », se donna la peine d'envoyer une réponse motivée. Les autres se bornèrent à accuser réception ou gardèrent le silence.

Vainement M. Bell fit, cette fois, appel aux bons offices du Board of Trade pour obtenir un résultat plus favorable. Le Board of Trade lui fit observer que les compagnies avaient, une compétence qui lui faisait défaut à lui-même, sur des questions relevant du domaine de leur administration intérieure, et que son intervention, en la circonstance, ne lui semblait point justifiée.

Un peu plus tard éclatait une grève sur le chemin de fer du « Midland ». Le 7 mars 1898, l'employé Morley somme M. Page, chef des messageries de Leeds, d'accorder, à ses camarades et à lui-même, une augmentation de salaires, et quitte le travail. N'ayant pas repris son service, le 21 mars, il fut révoqué par les directeurs.

Les employés prétendirent qu'il avait été renvoyé

à cause de sa qualité de trade-unioniste, et 250 d'entre eux se mirent en grève, déclarant qu'ils ne reprendraient le travail que lorsque leur camarade aurait été réintégré. Bientôt 180 unionistes les imitèrent. La Compagnie remplaça les grévistes. Le mouvement s'arrêta aussitôt. La grève était vaincue.

Ce résultat ne s'expliquait pas seulement par l'attitude ferme de la Compagnie : la grève en elle-même était tout à fait injustifiée ; M. Bell, un des secrétaires de l'Amalgamated, eut la bonne foi d'en convenir, et fit lui-même des efforts pour amener la reprise du travail.

Environ deux années plus tard, une nouvelle agitation se produisit parmi les employés de la Compagnie du « Taff Vale », demandant une augmentation de salaire et certaines modifications dans les heures de travail.

La grève commencée le 20 août 1900, se termina provisoirement le 29, grâce à la médiation de Sir W.-T. Lewis. Nous avons déjà rappelé plus haut les circonstances principales de ce conflit et indiqué comment les circonstances judiciaires qu'il entraîna devaient avoir sur l'orientation du mouvement ouvrier tout entier une influence décisive.

La même année fut marquée par un différend sur le réseau du « Great Eastern ». Mais des concessions offertes par la Compagnie et bientôt acceptées par

les hommes l'empêchèrent de prendre une sérieuse extension.

La rareté des conflits ouvriers dans les chemins de fer durant les années qui suivent coïncide avec un ralentissement très sensible du mouvement syndicaliste, qui semble attendre des circonstances plus favorables pour se manifester à nouveau, tandis que les efforts de la classe ouvrière, tout entiers tendus maintenant vers l'action parlementaire, visent à préparer un terrain sur lequel le trade-unionisme puisse lutter dans des conditions plus avantageuses contre le patronat.

La tentative de grève qui se produisit vers la fin de l'année 1907 peut être considérée comme marquant le réveil de l'activité des trades-unions dans les chemins de fer. La manière dont ce mouvement fut enrayé avant d'avoir pu dégénérer en conflit ouvert, les modifications importantes qui en résultèrent dans les compagnies avec leurs employés, formeront la matière du chapitre suivant.

En dehors de la tentative de 1907, quelques autres tentatives de grèves s'ébauchèrent, en 1909 et 1910, dans les chemins de fer du Nord de l'Angleterre. Mais elles échouèrent généralement ou furent rapidement étouffées.

CHAPITRE PREMIER

EXPOSÉ ET CRITIQUE DU SYSTÈME ORGANISÉ EN 1907 DANS LES CHEMINS DE FER ANGLAIS

PREMIÈRE SECTION

Origine et description du système inauguré en 1907

A considérer la soudaineté et l'extrême violence de la grève des cheminots anglais en 1911, on est tenté de se demander si, par delà les circonstances accidentelles et passagères qui ont pu provoquer ou simplement précipiter l'explosion d'un semblable conflit, il ne faudrait pas en chercher la cause primitive et profonde dans une organisation défectueuse, ou même dansun défaut absolu de toute organisation destinée, soit à éviter, soit tout au moins à atténuer ou à circonscrire les différends entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés.

La première supposition serait peu compatible avec la nature du milieu dans lequel cette grève s'était produite. Comment concevoir qu'un pays d'industrialisme intense comme la Grande-Bretagne, eût été assez peu doué — à défaut de cet instinct de conservation collectif qui existe chez toute nation solidement organisée — de la faculté de tirer profit de ses expériences antérieures, pour laisser au seul hasard le soin de prévenir, au temps ou à la lassitude des antagonistes celui d'apaiser des disputes dont le premier résultat pouvait être pour lui l'arrêt de la vie industrielle, commerciale et même matérielle (1).

1. Il est facile de comprendre quelles répercussions désastreuses aurait pour l'Angleterre un arrêt des transports, lorsqu'on songe qu'elle tire du dehors les trois quarts environ de sa subsistance, et que sa consommation annuelle en blé, par exemple, atteint 120 à 130 millions d'hectolitres, pour une production de 15 à 16 millions d'hectolitres seulement. Les quelques chiffres suivants, empruntés par M. le professeur Cauwès aux statistiques de l'année 1910, et relatifs au montant de l'importation des denrées de consommation les plus indispensables, servira à donner une idée de l'énorme déficit alimentaire dont est affligé ce pays :

Grains et farines	2.000 000.000	francs
Viande sur pied ou abattue	1.250.000.000	—
Sucre, beurre, œufs, fromages, légumes, fruits secs, boissons et spiritueux	3.120.000.000	—
Total	6.370.000.000	francs

Si l'on défalque de ce total 700 millions fournis par les boissons et la vente des farines réexportées, on arrive pour ladite année à un déficit alimentaire de près de 5.670 millions.

Or, il ne suffit pas que l'énorme quantité de denrées journel-

Il faut s'empresser de dire que le conflit de 1911 ne peut être en aucune manière, attribué à une pareille imprévoyance. Depuis quatre ans, en effet, fonctionnait déjà, dans les chemins de fer du Royaume-Uni, une institution — nous voulons parler du « Railway arbitration and conciliation scheme » — (1) dont le but était de résoudre par des moyens pacifiques les différends du travail, et cette institution, comme son nom l'indique, reposait sur le double principe de la conciliation et de l'arbitrage.

Jusqu'à quel point — et c'est là la seconde des questions que nous nous posions tout à l'heure — ce système peut-il donc être mis en cause dans la détermination des facteurs ayant occasionné la grève de 1911 ? Recélait-il des défauts, des insuffisances, qui le rendissent impropre au rôle en vue duquel il avait été institué ? C'est ce que seule pourrait, avant tout examen critique, nous aider à démêler l'analyse que nous allons donner dans ce chapitre, du système

lement nécessaire à l'alimentation anglaise soit amenée dans les ports : il faut encore qu'elle soit répartie rapidement entre les différents centres de consommation, en particulier entre les villes où se trouvent concentrés les trois quarts environ de la population totale (43.000.000 d'habitants environ) ; et cette répartition ne peut s'opérer que grâce à un fonctionnement régulier et ininterrompu des chemins de fer. Nulle part, plus qu'en Angleterre, n'est exacte l'assimilation si souvent établie par l'école organiciste entre le réseau des voies ferrées et le système artériel et veineux du corps humain.

1. Système de conciliation et d'arbitrage dans les chemins de fer.

dont il s'agit. Toutefois, avant d'entrer dans le détail de l'organisation inaugurée le 6 novembre 1906, et pour en comprendre complètement la raison d'être et la portée, il est bon de connaître les événements au milieu desquels elle a pris naissance, et les causes de divers ordres qui en ont déterminé la venue ; la connaissance nous en sera d'autant plus utile, que plusieurs de ces causes subsistaient encore, à peine modifiées, au moment où éclata la grève de 1911 ; de sorte que, en les soumettant à une revue rapide, nous nous trouverons faire indirectement l'historique des origines du conflit qui fait l'objet de cette étude.

*
* *

§ 1. — *La genèse du système.*
Les circonstances qui en ont amené l'apparition

Mais rappelons d'abord brièvement les faits.

Depuis assez longtemps déjà les dissentiments existaient entre les compagnies et leur personnel au sujet de diverses questions touchant le contrat de travail, notamment la durée de la journée que les employés estimaient excessive, et les salaires qu'ils trouvaient insuffisants dans leur ensemble, et tout à fait misérables pour certaines catégories d'entre eux. D'autre part, les agents se plaignaient de la persistance

des compagnies à ne pas vouloir discuter avec les syndicats, mais seulement avec les employés pris individuellement ou collectivement.

Dès l'année 1901, les compagnies avaient dû procéder à une revision à peu près complète de leurs méthodes d'exploitation. L'accroissement des dépenses était hors de proportion avec celui des recettes. Bien que jugeant nécessaire de diminuer leurs frais, les compagnies hésitaient à recourir dans ce but au procédé trop direct d'une réduction de salaires. Une enquête minutieuse sur le fonctionnement de différents services concernant la circulation des trains leur permit de constater qu'une grande partie du temps des employés n'était pas occupée à un travail effectif. On résolut dès lors d'obtenir une meilleure utilisation du temps, en d'autres termes, de réaliser des économies dans le travail.

Il en résulta une accélération générale des services. Par exemple, le chargement des wagons fut augmenté. L'emploi de machines plus puissantes permit de réduire dans des proportions notables le nombre de milles parcourus par les trains (train mileage) ; le temps d'arrêt aux têtes de ligne fut abrégé. etc., etc.

Beaucoup d'hommes se trouvèrent ainsi à même de fournir, en huit heures, une somme de travail plus considérable qu'auparavant en dix heures (1).

1. W. Tetley Stephenson, *le Système de conciliation et d'arbi-*

Malheureusement, cette augmentation du « rendement » individuel se traduisait, pour les employés, par un surcroît de fatigue, par un surmenage qui ne venait compenser à leurs yeux aucun avantage corrélatif, soit sous forme d'augmentation de salaires, soit sous forme de réduction de la journée de travail.

Comme pour donner à leur mécontentement une acuité nouvelle, le coût de la vie, qui avait baissé presque constamment pendant plusieurs années, commença à se relever vers cette époque.

L'agitation parmi les hommes, d'abord latente, devait bientôt se traduire au-dehors et prendre une forme définie. Dans une conférence tenue à Birmingham, en 1906, par les membres de l' « Amalgamated Society of Railway servants » (1), fut élaboré, sous le nom de « Programme national pour l'Angleterre et le pays de Galles », tout un système de revendications intéressant la généralité des employés de chemins de fer (2).

Mais, au moment d'entrer en rapport avec les

trage sur les chemins de fer (1907) et le Rapport de la Commission Royale le concernant (*Economic Journal*, déc. 1911).

1. Nous désignerons, dans la suite de cette étude, le syndicat général des employés de chemins de fer (Amalgamated Society of Railway servants) par ses initiales : A. S. R. S.

2. D'où la dénomination de « All grades national movement » (mouvement national de toutes les catégories d'agents de chemins de fer), donnée en Angleterre à l'agitation de 1906-1907.

compagnies, les articles de ce programme furent discuter avec elles et les délégués du syndicat essuyèrent de la part de ces dernières un refus non moins catégorique que lors des tentatives analogues mentionnées précédemment (1).

Cette fois l'Union des employés de chemins de fer ne se laissa pas rebuter pour un premier échec. Forte de la volonté bien arrêtée qu'elle sentait chez tous ses membres, encouragée pour les sympathies de la généralité du public et de la presse, qui, abusés par la prospérité apparente des compagnies, par le chiffre sans cesse croissant de leurs recettes brutes (2), frappés d'autre part, des heureuses conséquences qu'avait entraînées, dans diverses autres industries, l'établissement de relations directes entre les trade-unions et les employeurs, avaient peine à comprendre ce refus systématique d'examiner les griefs du personnel, aussi bien que l'intransigeance de l'attitude des directeurs envers les représentants du syndicat, elle résolut de tenter une dernière démarche avant de renoncer à tout espoir de conciliation. Elle s'adressa, cette fois, non pas à chaque

---

1. V. Introduction, p. 89 et s. Nous avons vu qu'une seule compagnie, le North Eastern, avait donné de son refus une explication motivée.

2. Le chiffre, qui était, en 1900, de 105.000.000 livres sterling s'éleva, en effet, en 1907, à 121.500.000 livres sterling. Nous verrons plus loin ce qu'il faut réellement penser de cette augmentation.

compagnie en particulier, mais à « l'Association des Compagnies de chemins de fer ». La demande, présentée vers le milieu de septembre, n'eut de réponse que le 15 octobre. L'Association se déclarait incompétente pour discuter au nom de chacune des compagnies qui la composaient.

La situation devenait critique. Aucune des parties en présence ne voulant rabattre de ses prétentions, la lutte semblait inévitable : toutefois, avant de l'engager l'A. S. R. S. consulta ses adhérents sur l'opportunité d'une grève : 76.925 membres sur 86.698 votants se prononcèrent dans ce sens (oct. 1907) (1). Le 1er novembre, une assemblée extraordinaire réunie à Londres, et comprenant des délégués venus de tous les points de l'Angleterre, décida à l'unanimité que, devant leur refus persistant de discuter les demandes des hommes (2), les compagnies devaient être avisées par les membres de l'A.S.R.S. que ceux-ci quitteraient le travail après l'expiration du délai d'usage.

Quel parti s'offrait aux compagnies, quelle conduite pouvait tenir le gouvernement dans des conjonctures aussi graves ?

---

1. Rapport de la Commission Royale d'enquête instituée le 22 août 1911.

2. Remarquons cependant qu'une grande Compagnie, le « North Eastern », avait admis, peu de temps auparavant, le principe de la reconnaissance.

Le cas était d'autant plus embarrassant, que le referendum ayant eu lieu au grand jour, toute la presse en ayant publié les résultats, personne ne pouvait mettre en doute la parfaite correction de l'attitude de l'A. S. R. S., ni la légalité indiscutable de la grève à laquelle celle-ci se trouvait maintenant acculée. Dans ces conditions, le gouvernement, dépourvu de toute qualité pour imposer sa médiation, sans aucun pouvoir de mobilisation et disposant d'ailleurs des forces militaires très insuffisantes, ne pouvait intervenir que comme conciliateur bénévole.

Enfin, le conflit apparaissait d'autant plus redoutable, que la puissance présumée du syndicat — le précédent de la grève des mécaniciens en 1893, qui avait duré huit mois et coûté plus d'un million de livres aux associations ouvrières, pouvait suggérer à ce sujet des réflexions peu optimistes — et la possibilité qu'on lui attribuait de pouvoir prolonger la résistance, faisaient prévoir qu'une fois engagée, la lutte serait poussée jusqu'à ses extrêmes limites, et ne cesserait que lorsque l'un des adversaires serait arrivé à complet épuisement.

Cependant, afin de rassurer l'opinion et de justifier la résistance irréductible qu'elles opposaient aux demandes de ouvriers, les compagnies affirmaient que le syndicat ne représentait qu'un fraction assez faible du personnel des chemins de fer ; en effet, le nombre total des employés s'élevait à 500.000, tan-

dis que le nombre des hommes affiliés à l'A. S. R.S. atteignait à peine le chiffre de 100.000, soit une proportion de 17,8 o/o environ du nombre total. Elles en concluaient que cette association pouvait décréter la grève, sans que, étant donné la minorité, en somme insignifiante que formaient ses adhérents, leur exploitation fût pour cela suspendue ou même sérieusement entravée (1).

De son côté, l'A. S. R. S., sans contester l'exactitude des chiffres indiqués ci-dessus, repoussait absolument l'interprétation que leur donnaient les compagnies et les conclusions qu'elles prétendaient en tirer : sans doute, il était vrai que le syndicat ne comptait dans ses rangs que 100.000 membres ; mais il était non moins vrai que ces membres n'avaient jamais eu la prétention de représenter la totalité du personnel des compagnies, mais seulement — les statuts des l'A. S. R. S. le stipulaient de façon formelle — les agents employés au mouvement, dont le nombre s'élevait à 259.000 ; de sorte que l'Union des employés de chemins de fer se trouvait représenter, non plus une proportion de 17,8 o/o, mais bien 39 o/o environ de la catégorie qui, à elle seule, assurait la circulation des trains sur les divers réseaux (2).

1. Cf. Maurice Alfassa, *la Crise ouvrière récente des chemins de fer anglais*, p. 38 et suiv.

2. D'ailleurs, le pourcentage donné par les compagnies ne tenait pas compte des autres syndicats dont nous avons parlé plus haut.

Il y aurait peut-être beaucoup à redire aux chiffres fournis à cette occasion par l'A. S. R. S. En effet, dans la statistique publiée à peu près à la même époque (1907) par le Board of Trade au sujet des salaires et temps de travail, il résulterait que le nombre total des agents du mouvement oscillait entre 344.459 et 401.437 (en y comprenant les « lads » et « boys », c'est-à-dire les employés non adultes), ce qui réduirait la proportion des membres de l'A. S. R. S. de 39 o/o à 29 et même 25 o/o, soit seulement à un peu plus du quart du nombre total des agents occupés au mouvement.

Ce qui était incontestable dans les observations du syndicat, c'est que, ses affiliés étant recrutés parmi les employés recevant les salaires les plus élevés, comprenait par suite les catégories du personnel les plus indispensables ; si, en effet, il était facile de remplacer immédiatement des hommes d'équipe, porteurs ou nettoyeurs, la chose devenait beaucoup plus difficile en ce qui concerne les mécaniciens, les aiguilleurs, les agents de répartition du trafic, etc.

Une interruption de travail de la part des syndiqués équivalait donc à un arrêt à peu près complet de service.

De plus, il fallait tenir compte de ce fait que beaucoup d'agents non syndiqués ou affiliés à d'autres syndicats étaient de cœur avec l'Amalgamated Society, etc., et pouvaient fort bien, le cas échéant,

se joindre à un mouvement dont celle-ci aurait pris l'initiative.

Aussi fût-ce un véritable soulagement dans le public tout entier, lorsque l'on apprit que le gouvernement, en la personne de M. Lloyd George, s'était décidé à intervenir, et avait fait signer aux parties en présence un compromis qui mettait fin au litige, et, en théorie du moins, assurait pendant sept années la paix dans le personnel des chemins de fer.

Ce n'était pas en vertu d'un texte précis, d'un pouvoir spécial à lui conféré par la loi, que le président du Board of Trade avait offert son entremise ; c'était comme mandataire de la collectivité, comme représentant les intérêts généraux de la nation gravement menacés, qu'il avait, sans aucune intention préconçue de favoriser l'une ou l'autre d'entre elles, proposé aux deux parties une entente que ces intérêts exigeaient de façon impérieuse.

Les données du problème complexe qu'il s'offrait à résoudre, peuvent être rangées en deux catégories principales : la première comprend les revendications des ouvriers relatives aux conditions d'emploi (heures, salaires, conditions de travail) ; dans la deuxième rentrent les différentes difficultés soulevées par la reconnaissance officielle du syndicat par les compagnies. Avant d'aborder la solution représentée par le « scheme » de 1907, nous allons examiner successivement ces deux questions, en apportant à

la seconde une attention toute particulière, justifiée par le rôle prépondérant qu'elle avait joué jusqu'alors dans les grèves de chemins de fer, et qu'elle devait jouer une fois de plus dans le conflit de 1911.

a) *Les revendications relatives aux conditions d'emploi.* — Nous avons déjà vu (1) que, lors du Congrès tenu à Birmingham en novembre 1906, les membres de l'A. S. R. S. avaient rédigé un programme d'ensemble, intitulé *Programme national* ou encore *Charte des employés de chemins de fer* (2) (ce document représentait, en effet, pour eux, une sorte de « charte » constitutionnelle de leurs rapports avec les compagnies), leurs revendications relatives aux conditions de travail (heures et salaires) ; les points les plus importants de ce programme portaient sur les demandes suivantes :

1° Journée de huit heures pour les agents affectés au service du mouvement ;

2° Journée de dix heures pour toutes les autres catégories d'employés, excepté pour les poseurs de voies (platelayers) ;

3° Une seule prise de service par jour ;

4° Une durée minimum de repos ininterrompu de neuf heures ;

---

1. *Supra*, p. 98.
2. Railwaymen's charter.

5° 25 o/o en sus du taux ordinaire des salaires pour le travail supplémentaire, et 50 o/o en sus du même taux pour le travail du dimanche ;

6° Garantie d'une semaine de salaires à tous les hommes forcés par les conditions de leur service à consacrer tout leur temps aux compagnies ;

7° Supplément de salaire de 2 shillings par semaine (1) pour tous les agents ne bénéficiant pas de la journée de huit heures.

Ainsi que l'on peut s'en rendre compte, c'était principalement sur le temps du travail que portaient les revendications des employés. D'après leurs calculs, la durée de la journée dans les chemins de fer dépassait sensiblement ce qu'elle était dans les autres industries ; il en résultait à leur détriment une inégalité qui n'était nullement justifiée, disaient-ils, par des conditions de service moins pénibles ou par la nature plus facile de la tâche à accomplir.

Bien au contraire, le genre du travail auquel se livre un employé de chemin de fer comporte une somme de fatigue peu conciliable avec une durée trop prolongée de service ininterrompu.

Ce caractère est particulièrement sensible en ce qui concerne les agents occupés au trafic — mécaniciens par exemple — dont les fonctions

1. Sauf en ce qui concerne le district de Londres, pour lequel l'A. S. R. S. réclamait 3 shillings.

exigent une tension cérébrale et un effort physique qui vont en croissant avec le poids et la rapidité des trains. Cette fatigue corporelle et intellectuelle s'aggrave encore, spécialement pour les agents de cette catégorie, du sentiment de la responsabilité très lourde qui leur incombe à l'égard du public.

Or, loin d'aller en s'atténuant, ces inconvénients n'avaient fait que s'accentuer au cours des années précédentes. A la suite des remaniements apportés par les compagnies dans leurs méthodes d'exploitation, et déjà signalés au début de ce chapitre (1), l'augmentation du chargement des trains s'était complétée d'une réduction dans la durée des trajets. C'est ainsi que, entre 1900 et 1905, le nombre des voyageurs avait augmenté de près de 57.000.000, et celui des tonnes transportées de 36.000.000, tandis que le nombre de milles parcourus s'était abaissé de 1 million (2). Et il est à remarquer que cette augmentation de trafic a été obtenue en 1905 avec un nombre de locomotives inférieur de 1200 à celui qui existait en 1900, alors que si l'on se base sur l'accroissement de volume du trafic, dans le même intervalle, il en aurait fallu 2.500 de plus (3). Il est facile de déduire

---

1. V. *supra*, p. 97.
2. Maurice Alfassa, *là Crise ouvrière récente des chemins de fer anglais* (*Bibliothèque du Musée social*, 1908, p. 13).
3. *Ibid.*

de là le surcroît de fatigue qu'enduraient les hommes, et les dangers en découlent pour le public, qu'un moment d'inattention, une défaillance de mémoire concevable chez un agent surmené par un travail intensif, exposent dans ce cas aux plus épouvantables catastrophes.

Ici nous touchons à un autre des inconvénients graves qu'ont à subir les employés de chemin de fer : c'est le caractère particulièrement dangereux de leur profession, caractère qui est affirmé nettement par le taux de la mortalité résultant des accidents, qui s'élève pour certaines catégories d'employés à 27,10 pour 10.000, alors que, pour la généralité des industries, il est seulement de 6,56 par 10.00 ouvriers (1).

Malgré toutes ces raisons qui semblaient militer en faveur d'une réduction de la journée de travail chez les employés de chemins de fer, la durée de service journalier était plus longue pour eux que pour les ouvriers de la plupart des autres industries. Ainsi, sur les 25.900 agents employés au mouvement sur l'ensemble des réseaux de la Grande-Bretagne, 37.230 seulement travaillaient pendant un temps inférieur au maximum légal de dix heures ; 145.590 atteignaient la durée légale, tandis que 77.460, comprenant précisément les agents qui assument les

1. *Ibid*

plus graves responsabilités (mécaniciens chefs de train, aiguilleurs), la dépassaient d'une heure, deux heures et même davantage.

Pour les mécaniciens, par exemple, on constatait que la durée de travail était de dix heures sur les grands réseaux du Royaume-Uni, sauf sur le Great Central où elle était de onze heures, et sur les chemins de fer écossais, où elle atteignait douze heures.

D'autre part, les dépassements de la journée normale de travail étaient fréquents et prolongés : c'est ainsi que, suivant les renseignements fournis à la Chambre des communes à la séance du 6 mars 1907, il résulte que, pour le seul mois du juillet 1905, il y avait eu 1.636 cas où la durée quotidienne du travail avait dépassé dix-huit heures (1).

Quant au travail supplémentaire, non seulement il n'était rétribué que d'une façon partielle, mais encore il l'était à un taux très inférieur. C'est ainsi que la moyenne des heures supplémentaires était de 25 o/o, en sus du salaire normal pour les employés aux voitures, locomotives et wagon ; 25 o/o en sus du salaire normal pour le service permanent de la voie, les magasiniers et les marqueurs (2).

Le département des marchandises en était réduit au salaire ordinaire, et, dans les autres classes, le

1. *Ibid.*, p. 17.

2. Rapport du Board of Trade (1907) sur les salaires et temps du travail.

temps supplémentaire ne recevait aucune rémunération.

Au point de vue du salaire ordinaire, les ouvriers ne considéraient pas leur situation comme plus favorable. C'est ainsi que 63 o/o des employés adultes gagnaient moins de 25 shillings par semaine, et 25,9 o/o moins de 20 shillings. Pour les employés non adultes, le taux était naturellement bien inférieur au précédent : 14 sh. 7 pence pour les nettoyeurs de locomotives, 10 sh. 3 pence pour les surveillants de fourgon de bagages et les aides-camionneurs (1).

Les compagnies n'opposaient pas à ces diverses réclamations la fin de non recevoir absolue que devaient rencontrer les agents de chemins de fer dans leur lutte pour la « reconnaissance » des trade-unions. Mais, tout en reconnaissant, en principe, leur bien-fondé, elles s'excusaient de ne pouvoir y satisfaire pour des raisons tenant aux nécessités de l'exploitation ou à leur propre situation au point de vue pécuniaire.

Et d'abord elles considéraient les plaintes des ouvriers comme très exagérées, particulièrement en ce qui concerne la durée du travail.

Il arrivait bien, en effet, disaient-elles — et plus

1. *Ibid*. Nous nous proposons d'examiner cette partie des revendications des employés d'une façon plus approfondie, en étudiant spécialement la question des salaires.

souvent qu'elles ne l'eussent elles-mêmes désiré — que cette durée dépassât les limites de la journée normale ; mais c'étaient là des exceptions nécessitées par des cas de force majeure, tels qu'un accroissement brusque du trafic, une circonstance imprévue obligeant à concentrer tout d'un coup sur un point du réseau de nombreux employés qu'il leur était impossible de recruter à l'improviste en dehors de leur propre personnel.

De plus, les chiffres présentés à ce sujet par l'A. S. R. S. reposaient sur une confuson entre le temps de service (ou de présence à la compagnie) et le temps de travail effectif. Or, il existe souvent entre ces deux termes un écart considérable, par exemple en ce qui concerne les employés des petites stations que les trains ne traversent qu'à des intervalles très éloignés. Bien que ces agents figurent sur les statistiques pour un temps de service souvent fort long, ils ne fournissent, en réalité, que peu d'heures de travail effectif, et ne sont nullement exposés au surmenage que la durée nominale de leur journée pourrait faire appréhender (1).

D'autre part, le service d'une exploitation, comme celle des chemins de fer, est tellement complexe, les

---

1. Il est incontestable, en outre, que *l'intensité* d'un travail et sa *durée* sont deux éléments bien distincts : le rapport de l'un à l'autre est variable à l'infini, et le premier peut être considérable, le second demeurant relativement faible : c'est ainsi que le travail

conditions d'emploi y sont si variées, qu'il était impossible de connaître exactement la situation des divers membres du personnel, à moins que les compagnies ne consentissent à fournir elles-mêmes les documents nécessaires, en ouvrant aux enquêteurs leurs livres et leurs contrôles, ce qu'elles étaient peu disposées à faire à l'égard de l'Union des agents des chemins de fer (1).

En ce qui concerne les salaires, les compagnies reconnaissaient qu'ils étaient peu élevés : mais d'abord elles prétendaient que le chiffre moyen des salaires mis en avant par l'A. S. R. S. c'est-à-dire 23 shillings 2 d., était très inférieur au chiffre réel, qu'elles évaluaient de leur côté à 45 shillings. En fait, elles s'éloignaient beaucoup plus de la vérité que l'A. S. R. S. elle-même, car il résulte du rapport au Board of Trade déjà cité que la moyenne du salaire hebdomadaire des agents du mouvement pour 1907 ne s'est pas élevé sensiblement au-dessus de 24 shillings 7 d.

---

journalier d'un mécanicien d'express ou de rapide exige, de celui qui le fournit, un effort cérébral et physique, (tout au moins nerveux), autrement grand que celui d'un aiguilleur ou signaleur (sauf peut être dans les grandes gares où les trains se succèdent à des intervalles de quelques minutes) : et pourtant le premier n'absorbe souvent que quelques heures de la journée de celui qui l'exerce, tandis que le second nécessite la présence presque continuelle de l'agent au poste qui lui est confié, et ne lui laisse qu'un temps de liberté extrêmement restreint.

1. C'est, notons-le en passant, une des objections que l'on oppose ordinairement, du côté patronal, à la participation aux bénéfices.

Cependant les compagnies admettaient avec lord Claude Hamilton, président de la Great Eastern Railway Company que, bien qu'il eût été accordé aux agents des accroissements de salaires dans bien des cas où les circonstances s'y étaient prêtées, « il y avait beaucoup à faire dans cette direction » (1) ; mais elles ajoutaient comme lui, qu'il fallait attendre pour cela que leur situation leur permît de le faire sans que leur crédit en éprouvât un contre-coup trop grave.

C'est ici qu'apparaît l'un des aspects les plus délicats, sinon le plus essentiel, du problème des chemins de fer en Grande-Bretagne : nous voulons parler de la situation financière des compagnies. Celles-ci, par suite de la concurrence à outrance qui règne entre elles, et qui n'est réfrénée par aucune règle ni par aucune limitation imposée par l'État, se sont vues obligées d'augmenter le nombre et la rapidité des trains, d'améliorer et de perfectionner leur matériel, par conséquent d'accroître leurs frais d'exploitation dans des proportions telles que, les recettes n'ont pu suivre, à beaucoup près, une progression aussi rapide ; cela explique que, malgré un trafic extrêmement intense, le dividende des actions était tombé en 1907 à un chiffre très réduit (3,60 o/o en moyenne).

1. Discours prononcé à l'assemblée trimestrielle de la « Great Eastern Company » du 30 juillet 1907.

Or, d'après les compagnies, la réalisation du « programme national » des employés de chemin de fer eût entraîné pour elles un surcroît de dépenses annuelles de 7.500.000 livres sterling (187.500.000 fr.)

Il aurait fallu, pour faire face à ces charges nouvelles, faire subir aux dividendes servis aux actionnaires de nouvelles diminutions.

Mais réduire les dividendes, ce n'était pas seulement appauvrir les actionnaires, c'était encore ruiner le crédit des compagnies, qui seraient mises ainsi dans l'impossibilité de trouver à l'avenir les capitaux nécessaires à leur exploitation.

Il ne faut pas oublier, en effet, que les compagnies anglaises, n'étant soutenues par aucune garantie de l'État, ne peuvent puiser leur crédit que dans les avantages procurés aux capitalistes qui placent leurs fonds dans leur entreprise.

Cette situation toute spéciale, dont les causes et les conséquences seront exposées en détail dans une autre partie de cette étude, interdisait donc aux compagnies des sacrifices que, dans d'autres circonstances, elles eussent été sans doute prêtes à consentir en faveur de leur personnel.

Enfin, suivant elles, il ne suffisait pas, pour apprécier la situation qu'elles assuraient à leurs employés, d'envisager, comme le faisait l'A. S. R. R. uniquement le salaire nominal, le *salaire en argent* ; il fal-

lait encore considérer le *salaire réel*, tel qu'il résultait aussi des avantages de toutes sortes accordés par elles à leur personnel. Or, il faut convenir que si le premier est généralement inférieur à la moyenne, le second dépasse sous bien des rapports celui dont bénéficient les ouvriers des autres industries.

C'est ainsi que les employés de chemin de fer n'ont pas à redouter les crises et le chômage, comme les ouvriers d'industrie, et sont assurés d'un travail continu et régulier.

D'autre part, des allocations matérielles, telles qu'uniformes ou logement sont accordées à une grande partie du personnel : ainsi, en 1907, sur 366.699 employés adultes, 204.237 (56 o/o) recevaient un avantage en uniformes ou autres vêtements ; de même pour 15.915 « lads » ou « boys » sur 35.549 (45 o/o). La même année, des exemptions totales ou partielles du loyer dans des maisons appartenant aux compagnies étaient accordées à 14.337 employés (surtout parmi les poseurs de voies, les signaleurs, les empaqueteurs, etc.).

En outre, 70 o/o des agents bénéficiaient de vacances payées, avec permis de voyage ou réduction considérable pour eux et leurs familles (1).

Enfin, les employés de chemins de fer bénéficient

---

1. Rapport du Board of Trade sur les salaires et temps de travail, 1907.

de nombreuses institutions d'épargne et de prévoyance instituées pour eux par les compagnies : Caisses de secours en cas d'accidents, Caisses des retraites (assurées aux employés même s'ils quittent le service de la compagnie, sauf dans le cas de fautes dans le service), Caisse d'épargne qui garantit aux déposants un intérêt de 4 o/o, souvent supérieur par conséquent au dividende servi aux actionnaires.

Tels étaient les avantages inapparents, dont l'A. S. R. S. contestait l'utilité véritable, mais que les compagnies estimaient devoir entrer en ligne de compte dans l'appréciation de la situation réservée à leur personnel.

Passons maintenant à la seconde et non les moins grave des causes de dissentiment entre les agents syndiqués et les dirigeants des réseaux.

B. — *La question de la reconnaissance des Trade-Unions par les compagnies de chemins de fer.* — Le rôle effacé que jouèrent pendant longtemps les trades-unions dans les conflits des chemins de fer, semble tenir moins à une faiblesse ou à une insuffisance dans l'organisation des associations professionnelles, qu'à des causes particulières à ce genre d'industrie.

En effet, l'utilité de l'initiative et de l'intervention syndicales en matière de coalition et en particulier de

coalition tendant à la hausse des salaires, est subordonnée à deux conditions principales :

1° Il doit y avoir, sinon un contact permanent, tout au moins des relations très fréquentes, d'abord entre les ouvriers eux-mêmes, ensuite entre ces ouvriers et l'organe directeur de l'union à laquelle ils appartiennent ;

2° Il faut qu'il existe entre les ouvriers un intérêt commun à relever les conditions de leur emploi, et non l'intention bien arrêtée (au moins chez un grand nombre d'entre eux) d'en sortir.

On conçoit tout d'abord combien la première condition se trouve imparfaitement remplie dans l'industrie des chemins de fer ; si des rapports à peu près constants peuvent s'établir entre les ouvriers appartenant à quelques grands centres, il n'en est plus du tout de même dans les campagnes, où les hommes sont dispersés dans une infinité de petites stations comptant chacune trois ou quatre employés à peine, et distantes de plusieurs lieues les unes des autres.

Sur le second point, la situation est moins favorable encore. Le nombreux personnel que comporte l'exploitation d'un réseau, se trouve réparti entre plusieurs catégories correspondant à des fonctions très diverses : ces catégories se subdivisent elles-mêmes en un certain nombre de classes, le personnel de chaque classe se recrutant par voie de sélec-

tion dans les rangs de la classe immédiatement inférieure. Or, chacune des catégories se soucie assez peu des intérêts de ses voisines, dans lesquelles, le plus souvent, les conditions du travail, partant les besoins et les revendications, ne concordent nullement avec les siens propres.

D'autre part, les employés un peu avancés en grade, sont plus enclins à se préoccuper des intérêts de leur classe, que deceuxde l'ensemble du groupe d'où ils se sont élevés (1). Il en résulte un manque d'unité, de cohésion, peu compatible avec une action efficace contre les compagnies (2).

Pour obvier au premier inconvénient, — c'est-à-dire à la dispersion des employés — les unions avaient la ressource, bien insuffisante d'ailleurs, de multiplier leurs sections ou « branches » sur tout le territoire occupé par le réseau.

Quant à la seconde difficulté, il ne dépendait pas de la seule volonté des trade-unions de la résoudre. Il était malaisé de donner au mouvement ouvrier l'unité et l'ampleur nécessaires pour amener les

---

1. L'organisation particulière au personnel des chemins de fer, beaucoup plus hiérarchisé que dans la plupart des autres industries établit même entre les différentes classes, sinon un véritable antagonisme, du moins des lignes de démarcation, des sortes de cloisons étanches qui s'opposent à la diffusion de l'esprit de solidarité nécessaire en vue d'une action commune.

2. Il est même aisé de voir quel parti ces dernières pouvaient tirer de cette situation, en se conformant à la maxime « Diviser pour régner ».

compagnies à composition, si les revendications formulées n'étaient pas de nature à intéresser non seulement les diverses catégories d'employés, mais encore les différentes classes dont ces catégories étaient composées. Il fallait présenter simultanément « en bloc », toute une série de réclamations que les compagnies auraient rejetées, si elles leur eussent été soumises isolément (1). Pour cela, l'intervention d'un organe unique, représentant l'ensemble des intérêts des ouvriers, s'imposait, et cet organe ne pouvait être que le syndicat. Mais pour que le syndicat pût remplir cette fonction, il fallait amener les compagnies à entrer en pourparlers avec lui, à écouter et à discuter ses propositions, à traiter avec ses représentants, à le considérer, en un mot, comme le porte-paroles et le mandataire autorisé de la masse des employés. Ainsi donc, insensiblement et comme par la force même des choses, venait à se poser l'important problème de la « reconnaissance » officielle des trade-unions pour les compagnies, problème dont la solution constituera d'assez bonne heure, le but avoué ou implicite de toutes les agitations ouvrières dans les chemins de fer anglais.

C'est sur ce terrain que devait fatalement se porter

---

1. D'où ces vastes programmes de revendications (programme national pour l'Irlande, programme national pour l'Angleterre) élaborés dès 1897, et dont nous avons déjà signalé les échecs successifs auprès des compagnies.

la lutte opiniâtre menée par les trade-unions contre les compagnies (lutte dont nous avons déjà retracé les principaux épisodes), et qui allait atteindre son paroxysme à la suite du refus de ces dernières, d'examiner et de discuter avec les représentants de l'A. S. R. S. les revendications contenues dans le « programme national » voté à Birmingham en 1906.

Cette intervention des trade-unions, absolument indispensable pour grouper et faire aboutir des revendications intéressant l'ensemble du personnel, pouvait avoir, bien que d'une façon moins directe, son utilité, même s'il s'agissait de réclamations partielles, concernant certains points particuliers du service et émanant d'une catégorie restreinte d'employés. Dans ce dernier cas, en effet, il était trop facile aux compagnies d'empêcher les griefs des hommes de transpirer au dehors, en conservant à la discussion un caractère d'« intimité » très favorable au triomphe de leur propre manière de voir. Au contraire, la participation du syndicat aux pourparlers, assurait à ceux-ci une publicité assez large pour intéresser à la situation des agents l'opinion publique, pour peser indirectement sur les décisions des compagnies en créant un mouvement d'opinion sympathique à des réclamations qu'elle eussent sans cela rejetées ou traînées en longueur (1).

---

1. D'autre part, le refus opposé à un petit nombre d'agents

Il est vrai que les compagnies déclaraient cette intervention des syndicats, dans leurs rapports avec leurs ouvriers, complètement inutile ; ceux-ci possédaient déjà, disaient-elles, outre le recours normal des réclamations par la voie hiérarchique, la ressource de nommer des députations chargées de présenter leurs revendications et que les directeurs étaient toujours prêts à recevoir et à écouter avec bienveillance. L'organisation existante assurait donc aux hommes de très suffisantes garanties.

C'est précisément ce que contestaient les syndicats, par l'organe de l'A. S. R. S., qui s'était constituée, dans ce débat, le champion de la cause unioniste. Au dire de cette dernière association, la procédure consistant à user de la voie hiérarchique ou à agir par l'intermédiaire de députations ou de délégations n'offrait aux agents qu'un recours incertain et le plus souvent illusoire, et cela pour divers motifs.

D'abord ce n'était nullement une obligation pour les compagnies que de répondre aux réclamations qui leur étaient adressées par le personnel, et, si elles le faisaient, c'était de leur part un acte bénévole. Or, ce devait être un droit pour les employés, que de voir leurs revendications examinées et discutées, et non l'effet d'une complaisance dépendant

---

s'adressait alors à l'ensemble des cheminots et avait ainsi une portée plus grande.

des dispositions plus ou moins favorables de leurs supérieurs.

De plus, en la supposant mise en mouvement, cette procédure est la plus souvent inefficace. Les réclamations présentées par la voie hiérarchique demeurent fréquemment sans réponse, ou cette réponse n'est transmise qu'avec une interminable lenteur.

En ce qui concerne les recours par voie de délégation, ils perdent la plus grande partie de leur valeur et de leur utilité, par suite de l'infériorité très nette dans laquelle se trouve l'une des parties en présence, infériorité résultant notamment :

1° De la difficulté qu'ont généralement les ouvriers composant la députation à exposer leurs idées, de leur peu d'habitude de la discussion, inconvénients qu'est loin d'atténuer la présence auprès des directeurs des conseils techniques et juridiques de la compagnie. Il est donc nécessaire que les ouvriers soient assistés dans ces entrevues, de représentants de la trade-union, au courant des questions techniques et accoutumés au maniement de la parole et à l'argumentation.

2° De l'état de dépendance dans laquelle se trouvent les ouvriers envers leurs interlocuteurs, et qui les empêche — par crainte de représailles — d'apporter dans la présentation des griefs de leurs camarades, l'énergie et la tenacité nécessaires. Seuls des

agents du syndicat, étrangers à la compagnie et par conséquent indépendants, pourraient leur servir d'interprètes, et apporter dans la défense de leurs intérêts, l'assurance et la liberté d'esprit convenables.

A toutes ces raisons qui tiennent pour la plupart à la situation très hiérarchisée du personnel des chemins de fer, s'en joignaient d'autres, se rattachant à l'organisation actuelle de l'industrie en général, et à la situation qui en découle au point de vue des rapports entre patrons et salariés.

Le contrat collectif de travail qui depuis longtemps a pris en Angleterre un si magnifique développement (1), a produit, dans la plupart des industries où il est en usage, des résultats bienfaisants et féconds auxquels tout le monde s'accorde à rendre hommage. Dans presque toutes les branches importantes de la production industrielle, par exemple, dans le textile, les mines, la métallurgie, les constructions navales, il règle les rapports des employeurs et des employés en ce qui concerne les points les plus essentiels du contrat de travail (salaires, journée, etc.) (2). Or,

---

1. En 1910, les statistiques signalent 1.696 conventions de ce genre, intéressant plus de 2.400.000 syndiqués ; depuis longtemps déjà, dans la grande industrie 90 o/o des ouvriers vivaient, directement ou indirectement, sous le régime du contrat collectif du travail. (M. le professeur Jay, *Cours de législation industrielle, 1911-1912.*)

2. Il est bon, lorsqu'on emploie le terme de « contrat collectif »,

pour que de telles conventions collectives puissent se former, il est indispensable que les employeurs entrent en relation avec les trade-unions auxquelles leur ouvriers sont affiliés, qu'ils traitent avec elles, ce qui implique de leur part la reconnaissance officielle de ces associations (1).

Pourquoi cette méthode, qui a donné partout ailleurs des résultats si appréciés, ne serait-elle pas appliquée avec autant d'avantage dans les chemins de fer? Tout le monde ne pourrait qu'y gagner: les ouvriers en acquérant la certitude que leurs intérêts seront sauvegardés d'une façon efficace ; les com-

---

d'en préciser la signification : dans certains cas, on entend par là un contrat auquel participent *de leur propre consentement*, et d'un côté tout au moins une collection d'individus ; dans les autres cas, il s'agit d'un contrat où l'avis de la majorité ou du syndicat oblige la minorité ou les isolés. En fait, c'est très souvent sous cette dernière forme que le contrat collectif est conçu et appliqué en Angleterre. Ce serait, semble-t-il, le seul système applicable dans l'industrie des chemins de fer, si le contrat collectif y faisait un jour son entrée ; il serait en effet impossible pour les compagnies d'avoir — au moins pour les employés appartenant à la même catégorie — une multitude de règlements différents.

1. Les industries précitées ont été plus loin dans la voie de l'entente avec les trade-unions. Elles ont formé avec ces unions des conseils de concilialion auxquels sont soumis les différends relatifs au travail ; telle est, par exemple, la procédure organisée en vertu d'une convention du 28 janvier 1898, entre la Fédération des Fabricants de machines (Engineering Employers' Federation) et 9 trade-unions d'ouvriers employés dans cette industrie. Cet exemple a été suivi en 1909 par les constructeurs de navires et 18 trade-unions navales (Report on rules of volontary conciliation and arbitration Boards, and Joint Committees, 1910.)

pagnies elles-mêmes, par une coopération harmonieuse avec le syndicat, pourraient arriver à réaliser dans les frais d'exploitation de sérieuses économies.

Les trade-unions avaient une autre raison, plus pratique et moins désintéressée, mais peut-être aussi d'autant plus puissante, pour s'efforcer d'obtenir à tout prix leur reconnaissance officielle par les compagnies. On sait que les syndicats ouvriers ont joué, dès l'origine en Angleterre, un double rôle : d'abord comme associations destinées à organiser et à conduire les forces des salariés dans leurs revendications, et dans leur lutte contre l'élément patronal ; en second lieu,comme institutions de prévoyance visant à assurer à leurs membres une assistance effective et des secours pécuniaires dans les circonstances les plus difficiles de leur existence : chômage, maladie, incapacité de travail provenant des accidents ou de la vieillesse, etc. On pourrait même, en un certain sens, assigner, à cette fonction, la première place, car si elle n'a pas, du moins en général, précédé l'autre au point de vue chronologique, elle lui a bien longtemps servi de prétexte, à l'époque où les unions étaient proscrites en tant qu'organisations de combat.

Or, ce rôle de société d'assistance et de secours mutuels était, sinon annihilé, du moins réduit à ses proportions insignifiantes, en ce qui concerne les

unions d'ouvriers des chemins de fer, et cela pour plusieurs motifs :

a) D'abord, à raison de l'organisation même du travail dans cette industrie. Astreintes par leur « act » d'autorisation à une exploitation continue et régulière, les compagnies de chemins de fer ne peuvent, même en cas de crise et de diminution exagérée de leurs recettes, suspendre ou seulement restreindre cette exploitation. D'où inutilité pour les employés de recourir à une caisse de chômage, assurés qu'ils sont de trouver du travail, quelles que soient les circonstances ;

b) Ensuite, les compagnies se chargent de fournir elles-mêmes les secours procurés généralement par les trade-unions, et y joignent même quelques avantages supplémentaires ; c'est ainsi que Sir George Gibbs, après avoir cité, en ce qui concerne la Compagnies du Nord Eastern : les indemnités en cas d'accident et de maladie, les crédits spéciaux pour les hommes ayant encouru une incapacité de travail permanente, ou leurs veuves ; les pensions de retraites pour la vieillesse, mentionne encore ; les tickets de faveur pour les employés et leurs familles, les vacances annuelles rétribuées, etc.

Ainsi que le fait très judicieusement observer M. T. W. Layton (1), tous ces avantages — dont l'uti-

1. *La Question des salaires dans les chemins de fer* (*Fortnightly*

lité réelle est d'ailleurs difficile à apprécier — sont de nature à diminuer l'ardeur des hommes à faire partie des trade unions, tandis que les risques de renvoi qu'ils courent en se servant de leur intermédiaire pour faire valoir leurs griefs, les en détournent.

Déjà séduits par la certitude d'un salaire peu élevé, il est vrai, mais invariable et soustrait aux fluctuations auxquelles il est sujet dans les autres industries : séduits aussi par la perspective d'un avancement régulier et par conséquent d'une amélioration progressive de leur sort, les ouvriers des chemins de fer ne trouvent, d'autre part, aucun avantage

---

Review., déc. 1911). A ce propos, le même auteur nous donne un tableau curieux des avantages ou plutôt des « compensations » offertes par l'A. S. R S. aux employés de chemins de fer qui s'affilieront à elles, et dans le but visible de lutter contre la prévention que ceux-ci peuvent avoir contre les grèves en tant que moyen de rendre leur situation meilleure :

Echelle A, 5 pence par semaine (de cotisation).

1° A l'employé sans travail : 12 shillings par semaine ;

2° Suspendu injustement, 18 shillings par semaine ;

3° Assistance légale dans les conflits avec les employeurs ;

4° Vingt livres d'allocation pour incapacité permanente provenant d'accident, après douze mois de participation ; 20 livres à soixante ans et après vingt ans de participation. Depuis 1 livre par an (au-dessus de vingt ans de participation), jusqu'à 30 livres s'il y a incapacité. Cinq livres au décès ;

5° Renvoi à la suite d'un mouvement sanctionné par le comité exécutif : 50 livres, ou 15 shillings par semaine. Dix shillings par semaine au cas de renvoi pour une autre cause ;

6° Les enfants orphelins des adhérents recevront 3 à 7 shillings par semaine, jusqu'à ce que le plus jeune enfant ait atteint l'âge de quatorze ans ou, avant cet âge, ait trouvé du travail.

à faire partie des unions envisagées comme institution de prévoyance. Celles-ci ne pouvaient donc recruter des adhérents et s'imposer aux ouvriers qu'en devenant leurs intermédiaires officiels et pour ainsi dire obligés dans leurs rapports avec les compagnies.

Bien qu'appuyée par une partie de la presse (1) dans ses efforts opiniâtres en vue de la « reconnaissance », l'Union des employés de chemins de fer rencontrait de la part des compagnies une résistance non moins acharnée, et celles-ci, pour justifier leur refus, faisaient valeur par l'organe des journaux dévoués à leur cause (2), de nombreux arguments.

En premier lieu, disaient-elles, l'assimilation que l'A. S. R. S. tentait d'établir entre les chemins de fer et les autres industries était tout à fait inexacte.

En effet, l'exploitation des voies ferrées par les compagnies anglaises, bien qu'organisée en principe comme une entreprise privée et indépendante de la tutelle de l'État, est soumise à des règles particulières qui l'apparentent, dans une certaine mesure, avec celle des services publics concédés : la création même d'une compagnie est subordonnée à l'adoption par le Parlement d'un bill privé, en vertu duquel elle est astreinte à une exploitation régulière et ininter-

---

1. V. par exemple le *Statist* du 21 et 28 septembre et du 19 octobre 1907, et l'*Engineering Times* du 16 mai 1907.
2. Notamment le *Times* et le *Railway News*.

rompue, quelle que soit l'intensité du trafic. Au cours même de son exploitation, la même compagnie est soumise au contrôle étroit et sévère de la Railway and Canal Commission » (1), qui lui enlève une grande partie de sa liberté de mouvements.

Mais c'est surtout au point de vue pécuniaire que la comparaison est impossible entre la situation des compagnies et celle des industries en général. Ces dernières sont, en effet, dans certaines limites fixées par la concurrence, libres de varier leurs conditions de vente, et de compenser ainsi, par une hausse des prix, les diminutions des bénéfices résultant pour elles des concessions consenties à leurs ouvriers. Au contraire, la fixation des tarifs dans les chemins de fer repose sur des règles rigides, et il est interdit aux compagnies de les modifier à leur gré.

D'autre part, en vertu même de cette exploitation continue et régulière qui, nous venons de le voir, leur est imposée dès leur naissance, les compagnies de chemins de fer sont condamnées à ignorer à jamais le chômage. Il s'ensuit qu'elles ne peuvent, comme le font les autres industries, opposer aux prétentions exagérées et arrogantes, ou aux menaces de grève émanant de leur personnel, le lock-out patronal, encore moins procéder au transfert de leurs usines dans une autre région ou dans un autre pays.

1. V. Daniel Bellet, *les Compagnies de chemins de fer britanniques* (*Revue économique internationale*, 15 oct. 1912).

Un deuxième ordre d'objections, opposées par les compagnies au principe de la reconnaissance, se rattachait à l'impossibilité qui en résulterait pour elles, de continuer à assurer la conduite et la direction de leur personnel. Le fonctionnement d'une entreprise comme celle des chemins de fer exige des employés, à tous les degrés de la hiéarchie, une dicipline rigoureuse, et l'éxécution immédiate des ordres donnés dont dépend, dans tous les cas, la régularité du service (1) et, la plupart du temps, la sécurité même des voyageurs. Comment ces deux conditions — dont la seconde, en particulier, entraînait pour les compagnies une responsabilité écrasante, par suite des réparations pécuniaires auxquelles elles étaient exposées en cas d'accidents causés aux personnes, ou des dommages survenus aux choses transportées — pouvaient-elles se trouver remplies si les syndicats étaient à même d'intervenir dans les rapports de supérieurs à subordonnés, si ces derniers, à peu près certains de l'appui d'une influence étrangère, étaient à chaque instant disposés à discuter les ordres ou à soulever des objections sur la manière dont les réglements leur étaient appliqués? Ce résultat se produirait immanquablement si les réprésentants des Unions étaient admis

---

1. Or, nous venons de voir qne les compagnies anglaises étaient responsables vis-à-vis de l'État, de la régularité et de la continuité du service.

en tiers dans les « conventions » entre les compagnies et leurs agents, et leur ingérence dans les questions d'administration et de discipline intérieures amènerait dans le service une anarchie et une désorganisation qui se traduiraient bientôt et par la ruine des actionnaires qui auraient placé leurs fonds dans l'entreprise, et par des difficultés innombrables, peut-être même une impossibilité absolue de continuer l'exploitation.

Enfin les compagnies motivaient leur refus par une raison qui, bien que basée sur des considérations matérielles, n'en avait pas moins d'importance puisqu'elle avait contribué à justifier l'appui que le gouvernement leur avait prêté jusque-là dans leur résistance aux tentatives d'intervention syndicale (1).

La reconnaissance, c'est le droit pour un syndicat de représenter tous les ouvriers, *syndiqués ou non*, d'une industrie donnée, d'être leur mandataire *exclusif* officiellement reconnu pour discuter, négocier et traiter en leur nom, et par suite, de forcer moralement tous les ouvriers à entrer dans le syndicat (2).

Mais pour qu'une association quelconque puisse avec raison prétendre à jouer un tel rôle, il faut tout au moins que le nombre des membres qui la composent soit suffisant pour qu'elle puisse être

1. G. Bertin, *La conciliation et l'arbitrage dans les chemins de fer anglais*.
2. *Ibid.*

considérée comme représentant les intérêts généraux de la collectivité tout entière.

Ce n'était point, tant s'en fallait, la situation en ce qui concernait l'A. S. R. S., qui seule se trouvait à cette époque en présence des compagnies.

Loin de grouper la majorité des employés de chemins de fer, elle n'en comprenait qu'une fraction assez insignifiante, un cinquième à peine. En effet la totalité des agents étant évaluée alors au chiffre de 560.000, l'effectif maximum de l'A.S. R. S. ne s'était, à aucun moment du conflit, élevé à un nombre supérieur à 100.000 membres.

Dans ces conditions, admettre la reconnaissance, n'était-ce point soumettre la majeure partie des ouvriers au bon vouloir d'une minorité remuante, et aux décisions d'un groupement restreint, auquel la plupart d'entre eux n'avaient trouvé ni utilité, ni profit à adhérer ?

Certaines compagnies (1) puisaient même dans cette considération une nouvelle ardeur à la résistance, affirmant que, même au cas où les menaces de grèves de l'A. S. R. S. se réaliseraient, elles n'en seraient pas moins en état, vu le nombre relativement insignifiant des grévistes éventuels, d'assurer convenablement le trafic.

On a vu, dans la partie préliminaire de ce cha-

1. Notamment le Great Eastern.

pitre, comment le syndicat cherchait à ébranler cette belle confiance, en démontrant que, s'il n'embrassait pas la majorité des agents des chemins de fer, il comprenait tout au moins ceux dont le concours était indispensable à la continuation du service, et qu'il était, en somme, maître de la situation puisqu'il pouvait, faute de mécaniciens, empêcher les trains de partir.

§ 2. — *But du système : l'introduction de la conciliation et de l'arbitrage dans les chemins de fer.*

D'après ce qui vient d'être dit, il est permis de se faire maintenant une idée de la situation des parties en présence, après que la tentative suprême faite par l'A. S. R. S. auprès de l'Association des Compagnies de chemins de fer eut été repoussée, et que la grève eut été votée à une majorité écrasante par les membres du syndicat.

D'un côté, une trade-union puissante et combative, qui voit dans le mécontentement d'une grande partie des ouvriers une occasion propice pour imposer des prétentions longtemps affirmées sans succès, et pour atteindre un but dont la réalisation doit avoir sur sa prospérité et sur son existence même une influence décisive.

De l'autre, des compagnies, auxquelles une situation financière défavorable interdit de céder, comme elles seraient peut-être disposées à le faire, sur divers points de détail, mais aux yeux desquelles toute concession de leur part sur la question essentielle, équivaudrait à une abdication complète de leur autorité et de leur pouvoir de direction sur leurs agents, bientôt suivie de la ruine matérielle de leurs entreprises.

M. Lloyd George, qui, au nom de l'intérêt général, et, si l'on peut dire, du salut public gravement menacé, était intervenu comme membre du gouvernement pour tenter d'apaiser le conflit, se trouvait donc en présence d'un problème des plus délicats.

Et d'abord — difficulté d'ordre en quelque sorte matériel — comment espérer une transaction, une concilation quelconque, entre deux parties dont l'une était obstinément résolue à ignorer l'autre, et à se dérober devant toute tentative de cette dernière en vue d'entrer eu pourparlers avec elle?

Devant cette difficulté, d'autant plus grave que le règlement de la situation ne pouvait souffrir aucun délai, le président du Board of Trade eut recours à un procédé qui n'était dénué ni d'ingéniosité, ni même, pourrait-on dire, d'élégance : il résolut de négocier séparément avec chacun des adversaires. Il se mit en rapport, d'un côté avec les représentants des syndicats, de l'autre avec ceux des compagnies ;

et, causant alternativement avec ces dernières au nom des ouvriers, et avec les ouvriers au nom des compagnies il arriva à traiter successivement avec chacune des parties adverses.

Grâce à cet artifice de procédure, la distance qui séparait ces dernières se trouvait annulée, sans que pour cela elles parussent se départir de l'attitude primitivement adoptée par elles.

En effet, d'un côté, la dignité des compagnies se trouvait sauvegardée, puisqu'elles n'avaient affaire qu'au Board of Trade, en l'occurrence mandataire de leurs employés, et continuaient à ignorer le syndicat.

D'autre part, le syndicat lui-même — sans rien abandonner de ses prétentions antérieures — figurait en définitive comme représentant des ouvriers dans des négociations qui intéressaient le personnel des chemins de fer tout entier.

Mais l'autre partie de la tâche, non moins importante et plus ardue peut-être, consistait à trouver un terrain d'entente sur lequel les antagonistes consentissent à se rencontrer.

Quant à la reconnaissance du syndicat (qui, dans le débat, constituait le point capital), il ne fallait pas songer que les compagnies l'accorderaient ; pour les raisons précédemment exposées, elles considéraient comme une question vitale pour elles de persévérer dans leur refus, et elles étaient prêtes à affronter

tout, même la grève — avec les pertes incalculables qui pouvaient en résulter pour elles — plutôt que de céder sur ce point.

Cependant, il était impossible d'amener l'A. S. R. S. à retirer l'ultimatum lancé aux compagnies à la suite du vote du 28 octobre, si l'on n'accordait pas aux ouvriers quelque avantage qui pût leur paraître l'équivalent de ceux qui leur étaient refusés.

On pensa avoir trouvé ce terrain transactionnel dans l'institution, au sein même de chaque compagnie, d'une organisation permanente donnant aux ouvriers des garanties qui jusqu'alors leur avaient fait défaut dans l'examen et la discussion de leurs griefs, et les mettant désormais à l'abri de ce qu'ils considéraient comme l'arbitraire de leurs directeurs et administrateurs.

C'est ce point de vue que, avec une célérité qui ne se trouve malheureusement pas toujours au même degré, unie aux talents diplomatiques, M. Lloyd George réussit à faire admettre, il fut consacré par le double Accord signé le 6 novembre 1907, par les compagnies (1) et le « Board of trade » d'une part, et

1. L'accord fut d'abord accepté par les onze compagnies suivantes : Caledonian Railway Company, Great Central, Railway Company, Great Eastern Railway Company, Great Northern Railway Company, Great Western Railway Company, Lancashire and Yorkshire Railway Company, London and South Western Railway Company, London, Brighton and South Coast Railway Company, Midland Railway Company, South Eastern Railway

par le « Board of Trade » et les représentants de l'A. S. R. S., de l'autre (1 et 2).

L'organisation résultant du « scheme » de 1907 repose, nous l'avons déjà dit, sur un principe mixte : une série de juridictions devant lesquelles seront portées les revendications des employés avec la conciliation à la base, et l'arbitrage au sommet (3).

Company, Management Committee, auxquelles se joignirent les trente-cinq compagnies suivantes :

Angleterre et pays de Galles : Alexandra (Newport and South Wales), Barry, Brecon and Merthyr, Cambrian, Cardiff. Cheshire Lines, Cockermouth, Keswick and Penrith. East and West Yorkshire Union, Furness, Great Northern and City, Hull and Barnsley, London Tilbury and Southend, Mary port and Carlisle, Metropolitan, Midland and Great Northern Joint, Neath and Brecon, North London, North Staffordshire, Port Talbot, Rhondda and Swansea Bay, Rhymney, Somerset and Dorset Joint, Taff Vale.

Écosse : Glasgow and South Western, Great North of Scotland Highland, North British, Port patrick and Wigtownshire.

Irlande : Belfast and County Down, Cork, Bandon and South Coast, Dublin and South Eastern, Great Norsthern, Great Southern and Western, Midland Great Western, Northern Counties Committee (Midland).

1. Le même jour (6 nov.) les deux autres grandes Unions d'employés de chemins de fer : l' « Associated Society of Locomotiv Engineers and firemen » et le « General Railway Workers Union » notifièrent leur adhésion à l'accord.

2. Il faut d'ailleurs reconnaître que la pression énergique exercée par M, Loyd George sur les compagnies ne fut pas étrangère à la rapidité avec laquelle elles admirent les propositions déjà acceptées par l'A. S. R. S.

3. Bien que souvent associées, ces deux institutions diffèrent par certains caractères essentiels, qu'il convient de signaler :

1° En ce qui concerne le moment où elles fonctionnent, la conciliation se place généralement avant que le conflit n'éclate et afin de le prévenir. L'arbitrage, au contraire, intervient le plus

Il devait être créé, dans chacune des compagnies adhérant au « sehema », un certain nombre de sections parmi les agents employés au mouvement. Chacune des sections a son propre conseil de conciliation formé par parties égales des membres élus par les employés et de représentants des compagnies.

Devant ces conseils de conciliation de section (sectional Board) sont portées sur l'initiative soit des compagnies, soit des employés, les questions intéressant les sections auxquelles ils se rattachent.

De plus, la compétence de ces conseils est limitée aux questions relatives aux salaires et heures de travail : toutes celles qui touchent aux autres conditions de travail, aussi bien qu'à la discipline et à l'administration intérieure des compagnies échappent à leur juridiction.

Si un arrangement n'a pu intervenir devant les conseils de section, l'affaire pourra être portée, sur

---

souvent après que le conflit a duré un certain temps et afin de le faire cesser (nous verrons que ce n'est pas le cas pour le système inauguré dans les railways anglais en 1907) ;

2° En ce qui touche la procédure. Dans la conciliation, ce sont les parties qui causent entre elles et cherchent à se convaincre réciproquement. Dans l'arbitrage, il y a nécessairement un tiers pris en dehors des parties et devant lequel celles-ci exposent leur cause et font valoir leurs moyens ;

3° Quant aux résultats. Dans la conciliation, les parties ne s'engagent à rien : si elles n'arrivent pas à s'entendre, elles se retirent et rien n'est changé dans la situation. Dans l'arbitrage, au contraire, une solution intervient nécessairement et les deux parties s'engagent par avance à l'accepter.

l'initiave de l'une ou de l'autre des parties en cause, devant un conseil central (Central Board) de conciliation, unique pour chaque compagnie, et composé pour moitié de délégués ouvriers choisis par les agents parmi les membres de chaque conseil de section, et en nombre égal pour chaque conseil, et pour l'autre moitié, de délégués choisis par les compagnies, en nombre égal aussi pour chaque conseil, parmi les représentants de ladite compagnie aux conseils de section.

Lorsque cette nouvelle étape de la procédure ne conduit à aucune résultat, ou lorsque le conseil des administrateurs manquent à exécuter les décisions (recommendation) du « Central Board », le litige est soumis à un arbitre unique choisi par la Compagnie et son personnel, ou à défaut d'entente entre eux, par le Speaker de la Chambre des Communes et le Master of the Rolls », ou en cas d'empêchement de l'un des deux, par l'autre. La décision de l'arbitre lie les deux parties (1).

Il est à remarquer que, dans cette dernière phase de la procédure, le choix des délégués n'est plus limité au personnel de la Compagnie ; il s'ensuit que

---

1. Sauf en ce qui concerne les chemins de fer d'Écosse, dans lesquels le « Master of the Rolls » est remplacé par le président de la Cour de Session. — Le Master of the Rolls et le juge inamovible qui siège à la Cour d'équité ou Cour des rôles, et dont les décisions peuvent être révisées par le lord-chancelier.

les employés peuvent alors déléguer ceux qu'ils estiment les plus capables de défendre leurs intérêts ; par conséquent, s'ils le jugent à propos, les dirigeants de leur syndicat. Au cas où une difficuté s'élèverait au sujet de l'interprétation d'une clause quelconque du « Scheme », la question doit être tranchée par le Board of Trade, ou, à la requête de l'une quelconque des parties, par le « Master of the Rolls (1).

L'esquisse que nous venons de tracer des grandes lignes du « scheme » de 1907, permet déjà d'en dégager les principaux caratères et les traits les plus saillants.

a) La première particularité qui frappe dans ce système, c'est qu'il contient une innovation importante par rapport aux intitutions de conciliation fonctionnant déjà dans d'autres industries. Tandis que la compétence du conseil de conciliation s'étendait jusque-là à une industrie (Board dealing with particular Trades) ou à une région (« District Board » et « General Board », celle du conseil de conciliation des chemins de fer se restreint à une entreprise, et même, à la première étape de la pocédure, à un emploi particulier.

b) En second lieu, le « Scheme » institue, en ce qui

1. Le « Scheme » était conclu pour une durée de six années à partir de sa date, et pouvait ensuite être dénoncé par l'une quelconque des parties contractantes moyennant préavis de douze mois.

concerne la conciliation elle-même, deux stades distincts de procédure, le premier s'appliquant à chaque catégorie d'employés, le second concernant l'ensemble du personnel. (1)

c) Ensuite, l'organe de la juridiction la plus élevée, celle de l'arbitre, peut être choisi en dehors des milieux intéressés, et ses décisions sont définitives et s'imposent obligatoirement aux parties.

d) Le « Scheme » faisait pour la première fois de l'intervention de l'État, personnifié par le « Board of Trade », un événement normal et prévu dans les rapports des compagnies et de leurs employés, soit qu'il ait à intervenir comme négociateur, soit qu'il ait à trancher quelque difficulté d'interprétation relative au texte de l'accord (2).

e) D'autre part — et ce n'est point là la particularité la moins remarquable de ce système — si, avec lui le principe de la conciliation et de l'arbitrage fait son apparition dans l'industrie des chemins de fer, l'application de ce principe demeure essentiellement facultative (3) ; beaucoup de ceux qui ont étudié

1. En somme, le système de 1907 se ramène à la création de conseils d'atelier (conciliation Board) avec appel devant un conseil d'usine (Central Board), et recours en dernier ressort à un arbitre.

2. Il est intéressant de noter cette manifestation nouvelle de la vague interventionniste qui gagne depuis quelques années l'Angleterre.

3 V. en ce sens : Paul Beauregard, « *la Grève anglaise et l'arbitrage*. (*Monde Economique*, 2 sep. 1911.)

l'accord de 1907 ont tout d'abord méconnu ce caractère (1), et, étant donné le rôle joué dans cette question par le « Board of Trade », aussi bien que la forme impérative de la plupart des articles du texte, il était en effet permis de s'y tromper ; et cependant à examiner les choses de plus près, ce caractère résulte d'une façon incontestable de ce que:

D'abord l'accord de 1907 ne s'impose nullement à l'ensemble des compagnies de chemins de fer anglais et ne doit s'appliquer qu'à celles qui y auront donné leur adhésion spontanée et formelle (2).

Le « Railway Scheme » n'a rien qui, de près ou de loin, permette de l'assimiler à un acte d'autorité. Pour que l'on puisse dire en effet que l'arbitrage obligatoire (avec ou sans organe de conciliation à la base)existe dans un pays ou dans une industrie déterminé (3) il est nécessaire qu'il ait été établi par un acte émanant de la puissance publique (loi ou décret, suivant les diverses législations), et que cet acte ait édicté des sanctions (pénalités ou amendes), en

1. C'est ainsi que M. Millerand disait dans son rapport présenté le 13 novembre 1911 au nom de la Commission de travail : «Il suffit de retenir un fait,c'est que l'arbitrage obligatoire existe et fonctionne à la satisfaction des intéressés en Angleterre. »

2. On objecterait inutilement que l'observation de l'accord était obligatoire tout au moins pour les compagnies, car cette obligation unilatérale, cette « demi-obligation » dérive elle-même de la convention, non de la loi.

3. Tel qu'il existe notamment dans les différentes régions de l'Australasie.

cas d'inobservation, soit du côté des ouvriers, soit du côté des patrons, des dispositions qu'il contient.

Or, pouvons-nous dire qu'il en soit ainsi pour l'accord de 1907 ? Nullement. Il est vrai, dira-t-on, que le « Board of Trade » est intervenu des négociations, qu'il les a même provoquées et dirigées depuis le début jusqu'à la fin, et que ses représentants autorisés ont signé l'arrangement, dont ils avaient eux-mêmes proposé les termes. Mais cet acte ne revêt nullement pour cela le caractère impératif, unilatéral d'une manifestation de volonté du pouvoir exécutif : nous ne trouvons la preuve matérielle, palpable, dans ce fait qu'à côté de la signature du président et des membres du « Board of Trade », figurent au bas de tous les documents relatifs à l'accord, celles des représentants des compagnies et des employés ; nous ne connaissons pas jusqu'à présent d'exemple de décret ou de règlement qui contienne l'approbation écrite de ceux-mêmes auxquels il doit s'appliquer.

Le « Railway arbitration and conciliation scheme » de 1907 n'est donc rien autre chose qu'une convention, qu'un compromis (1) dans la conclusion duquel

---

1. C'est d'ailleurs la qualification que lui donne la Commission royale instituée en 1911 en vue d'étudier le fonctionnement et les résultats du « Railway conciliation and arbitration Scheme ». V. aussi : M. Yves Guyot : *La grève dans les chemins de fer anglais.* (*Journal des Économistes*, 15 sept. 1911.)

le « Board of Trade » est intervenu comme intermédiaire bénévole, et qui n'est susceptible d'entraîner pour ceux qui y ont été parties, d'autres conséquences que les sanctions civiles résultant des conventions et contrats ayant un caractère privé.

De là, il résulte notamment que :

1° Que les employés n'encourent aucune pénalité pour avoir cessé le travail avant d'avoir tenté le recours à la procédure de conciliation et d'arbitrage ;

2° Qu'en cas de recours à la procédure de conciliation, les employés, aussi bien d'ailleurs que la compagnie, n'encourent aucune pénalité en cas d'inobservation de leur part de l'arrangement (settlement) qui aura pu intervenir devant les conseils ;

3° Qu'en cas de recours à l'arbitrage, ni les employés, ni les compagnies n'encourent de pénalités pour inobservation de leur part de la sentence (award) rendue par l'arbitre.

Enfin, il est intéressant de faire ressortir le caractère nettement transactionnel de l'accord de 1907. D'une part, en effet, il conserve à la base de tout le système le recours en premier ressort aux administrateurs et directeurs de la compagnie, et même, durant toute la procédure de conciliation, le tête-à-tête est rigoureusement maintenu entre les compagnies et leurs agents. Sur ce point donc, les directeurs des compagnies reçoivent satisfaction. Devant l'arbitre seulement, l'admission d'un tiers est pos-

sible, le choix des représentants de l'une ou de l'autre partie devant cette juridiction n'étant plus limité exclusivement aux membres du personnel. Cette seconde disposition, qui permet aux ouvriers de désigner un membre du syndicat pour plaider leur cause auprès de l'arbitre, est une première brèche faite dans la résistance des compagnies, un pas, timide il est vrai, et plutôt esquissé qu'achevé, dans le sens de l'intervention du syndicat dans les litiges entre celles-ci et les ouvriers.

Mais si ces derniers peuvent se flatter en somme d'avoir (bien qu'il n'y soit pas fait la moindre allusion dans le texte de l'accord), fait admettre le principe de la reconnaissance, tout au moins devant le tribunal d'arbitrage, de leur côté, les compagnies sont en situation d'affirmer qu'elles ne l'ont point concédé, puisque, au moment où il est susceptible de s'appliquer, elles se trouvent dessaisies de la solution du conflit, et sont par conséquent indifférentes à la qualité et à l'origine des personnes appelées à éclairer l'opinion de l'arbitre.

§ 3. — *Mécanisme et fonctionnement du système.*

Il importe de remarquer tout d'abord que la procédure antérieurement en vigueur devant les administrateurs de la compagnie est conservée et demeure

obligatoire ; mais tandis qu'auparavant ceux-ci pouvaient garder le silence ou ajourner indéfiniment leur réponse, ils doivent, aux termes de l'accord, faire connaître leur décision dans un délai de deux mois à dater du jour où ils ont été saisis de la réclamation.

En cas de rejet de la requête de la compagnie, ou à défaut de réponse de sa part dans le délai ci-dessus spécifié, le litige doit être porté, ainsi que nous l'avons dit plus haut, devant le conseil de conciliation (Sectional conciliation Board) (1), dont la réunion aura lieu dans la quinzaine de la réception de l'avis qui lui aura été adressé à cet effet. Si aucune entente ne se produit devant le Sectionnal Board, et sur un avis donné également quinze jours à l'avance, le Central Board se réunira pour examiner la question.

Enfin, en cas de non-conciliation devant ce dernier conseil, le différend est soumis à la décision de l'arbitre.

Ce recours est même nécessaire lorsque la solution dé la question engage les finances de la compagnie : tout arrangement intervenu devant un conseil de conciliation sur une question de ce genre doit être soumis à l'acceptation, soit du conseil d'admi-

---

1. Pour l'application de cette disposition, les mois d'août et de septembre ne comptent pas.

nistration, s'il doit avoir pour effet d'entraîner pour la compagnie un accroissement de dépenses (augmentation de salaires, par exemple), soit des employés s'il implique une diminution de dépenses (réduction de salaires) ; et, en cas de rejet par la partie intéressée, la question doit être examinée sur nouveaux frais et tranchée par l'arbitre.

Pour compléter ces quelques notions sur la procédure des conseils de conciliation, il faut ajouter que :

Chaque conseil doit se réunir aussi souvent qu'il en sera requis par l'une ou l'autre des parties qui le composent ;

La convocation doit être adressée aux membres du conseil, en même temps que l'ordre du jour (agenda) à examiner (1), par le secrétaire du conseil ; ce secrétaire sera désigné d'un commun accord par les deux parties composant le « Conciliation Board » ; en cas de non entente de leur part sur ce point, chacune d'elles doit nommer son secrétaire, choisi parmi les employés. Le vote aura lieu séparément pour chaque partie du conseil, et, pour qu'une motion soit adoptée, il faut qu'elle rallie la majorité de chacune de ces parties. L'arbitre fixera lui-même la procédure à suivre devant sa propre juridiction.

---

1. Les questions à l'ordre du jour pouvant seules être discutées par les conseils, sauf entente en sens contraire des deux parties qui les composent.

Quant à la durée des décisions intervenues devant les conseils de conciliation (et sauf la restriction relative aux questions qui engagent les finances des compagnies), elles seront définitives, et ne pourront être remises en discussion avant un délai de douze mois.

La durée d'application des sentances arbitrales sera fixée par l'arbitre lui-même.

Abordons enfin la question du nombre et du mode d'élection des conseils de conciliation, ainsi que celle des frais nécessités par la procédure.

Le premier point ne fut pas celui dont la solution souleva le moins de discussions. Tandis, en effet, que les compagnies estimaient que les différends ne pouvaient être examinés de façon compétente que par les employés appartenant à la classe dans laquelle ils avaient pris naissance, et qu'il fallait créer autant de conseils distincts qu'il y avait de catégories d'agents, le syndicat, au contraire, préconisait la formation d'un conseil unique — ainsi qu'il en existait dans les autres industries — et devant lequel auraient été déférées non seulement des questions particulières, mais encore les questions d'ordre général intéressant l'ensemble du personnel dont toutes les catégories auraient été représentées dans son sein.

Entre ces deux tendances opposées : « unicité » de conseil avec *généralité* de compétence, d'une part,

et multiplicité de conseils avec spécialisation absolue, de l'autre, l'accord constituera une transaction : les conseils de conciliation seront multiples, mais leur nombre sera aussi réduit que possible, puisqu'il oscillera entre un minimum de quatre, et un maximum de six (1). Pour parvenir à ce résultat, on groupera dans chacun d'eux les diverses catégories d'ouvriers concourant au fonctionnement d'un service déterminé. C'est ainsi que (pour s'en référer aux exemples proposés dans l'accord lui-même), l'un d'eux pourra comprendre les mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs de locomotives ; dans un autre seront représentés les aiguilleurs et signaleurs ; dans un troisième figureront les employés du service permanent d'entretien de la voie, les poseurs de voies, et ainsi de suite.

Le petit nombre des circonscriptions électorales, qui seront calquées autant que possible sur les circonscriptions administratives déjà existantes dans les compagnies (2), permettra en outre d'obtenir dans chaque conseil une représentation variée, s'appliquant au plus grand nombre possible de catégo-

1. Le nombre fut d'ailleurs dépassé dans certaines des compagnies adhérentes : ainsi la London and North Western comptait sept conseils de section ; de même pour le « Lancashire and Yorkshon Railway », et pour la « London and North Westeen Railway Company ».

2. Par exemple : circonscription de surveillance, circonscription des directeurs d'une circonscription de marchandises.

ries d'employés, sans que pour cela l'ensemble des membres des conseils atteigne un chiffre exagéré (1).

Ainsi se trouvaient conciliés, dans une certaine mesure, le désir des compagnies de voir la solution de chaque litige confiée exclusivement à des membres de la catégorie intéressée, et celui du syndicat d'obtenir pour les agents une représentation aussi générale que possible. Remarquons en outre qu'à ce dernier point de vue, la présence du Conseil central de conciliation, qui groupait des employés de toutes les catégories, et au-dessus encore celle de l'arbitre, devant laquelle devaient être portés les cas susceptibles de provoquer la grève, et intéressant par conséquent le personnel tout entier, donnait de façon plus large encore satisfaction aux tendances du syndicat.

Quant aux règles applicables à la première élection des conseils (car les élections ultérieures devaient être réglementées par ces conseils eux-mêmes), le soin d'en assurer l'observation est confiée au « Board of Trade ». Le vote proprement dit devra être précédé de la désignation des candidats, faite par vingt employés *adultes* de leur catégorie. Le « Board of Trade » s'assurera de la régularité des désignations,

1. La durée des fonctions de chaque conseil de conciliation est de trois ans ; les vacances produites par décès, démissions ou perte de qualification, seront comblées par cooptation entre les membres de la partie intéressée du Conseil.

et, après le scrutin, dépouillera les bulletins de vote et proclamera les résultats.

L'attribution des droits électoraux donna lieu à quelques difficultés. Si l'on abaissait au-dessous d'une certaine limite l'âge nécessaire pour exercer le droit de vote, on faisait entrer dans le corps électoral un nombre considérable d'ouvriers non qualifiés, souvent sans emploi permanent, et remplaçables du jour au lendemain, sur lesquels par conséquent les compagnies pouvaient facilement exercer une pression susceptible de fausser complètement le résultat des élections. Pour obvier à ce danger, l'A. S. R. S. proposait vingt-quatre ans comme âge minimum, et la permanence d'emploi. De leur côté, les compagnies auraient désiré que tous les agents sans distinction fussent électeurs. Après discussion, l'entente se fit sur l'âge de vingt ans et sur l'emploi permanent.

Enfin l'accord stipulait que les frais de procédure — que l'on réduisait au minimum grâce à l'exclusion de tout conseil (solicitor ou avocat) — seraient, sauf convention contraire à cet égard, répartis également entre les compagnies et leurs employés.

SECTION III

CRITIQUE DU « SCHEME » DE 1907 ET EXPOSÉ DE SES RÉSULTATS ANTÉRIEUREMENT A LA GRÈVE DE 1911

Si les compagnies de chemins de fer firent preuve d'un enthousiasme modéré à l'endroit de l'accord de 1907, il ne paraît pas en avoir été de même, tout au moins au début, dans les milieux ouvriers.

M. Richard Bell n'hésita pas à en considérer la conclusion comme une véritable victoire, et à voir en lui un instrument qui, entre des mains expertes, pouvait procurer au syndicat une force nouvelle : « Nous possédons un outil remarquable, disait-il peu de temps après, mais, comme avec tous les outils, les résultats dépendront de la manière dont il sera conduit ».

Tout en faisant des réserves sur la plus ou moins grande part de sincérité que contenaient ces affirmations optimistes, il faut reconnaître que la substitution d'un régime de libre discussion à celui du bon plaisir des compagnies, la possibilité pour le syndi-

cat d'avoir des représentants devant l'arbitre, enfin la perspective de s'assurer, grâce à l'introduction dans les conseils de conciliation d'un nombre suffisant de ses membres, la conduite et la direction de l'élément ouvrier entrant dans la composition de ces conseils, tout cela semblait bien fait pour rallier au nouveau système les sympathies syndicales.

D'autre part, le gouvernement anglais paraissait avoir dans la solidité d'une organisation qui était en partie son œuvre, la plus belle confiance, à en juger du moins par cette déclaration contenue dans un rapport publié un peu plus tard, en 1906, par le « Board of Trade ».

« On peut conclure que le système des « conciliations Boards » a pour effet de rendre impossible toute tentative de grève parmi les hommes employés à l'exploitation des chemins de fer (1). »

Comment expliquer qu'un conflit comme celui de 1911, d'une gravité jusqu'alors inconnue dans l'histoire des chemins de fer (2), soit venu ruiner toutes

1. Le même rapport évaluait à 97 o/o de l'effectif total du personnel des chemins de fer du Royaume-Uni, la proportion des hommes soumis au régime des « conciliations Boards ».

2. On peut même dire qu'il dépasse en gravité et en étendue la plupart de ceux dont l'Angleterre avait été jusqu'alors le théâtre, dans quelque industrie que ce fût : il faurdait, en effet, remonter jusque vers l'année 1840 pour retrouver l'exemple d'un soulèvement aussi considérable.

ces espérances, et donner aux pronostics favorables qu'avait d'abord suggérés la « Railway scheme », un terrible et brutal démenti ?

Car enfin il serait peut-être un peu oiseux d'objecter, (afin de mettre le système de 1907 hors de cause dans cet événement, que la grève des cheminots de 1911 tient bien plus à des influences générales, qu'à des conditions inhérentes à l'industrie dont elle a paralysé quelque temps la marche ; on répondrait à cela, avec quelque raison, que c'est pour immuniser cette région particulièrement essentielle de l'organisme économique Anglais contre les contagions possibles, pour la rendre inaccessible aux agents de désorganisation venus du dehors aussi bien que pour lutter contre les causes intérieures de nature à compromettre son équilibre et sa santé, qu'a été conçu et établi le système de 1907, et que, si ce dernier, même dans des circonstances difficiles, a failli à l'une ou à l'autre de ces deux tâches, il est fort à présumer qu'il était incapable de remplir la fonction à laquelle on le destinait.

Est-ce à dire que l'on doive, sur une expérience malheureuse, condamner le principe même sur lequel le « Railway Scheme » était fondé ?

Au point de vue abstrait, poser la question, c'est presque la résoudre ; on peut dire que le système de la conciliation et de l'arbitrage non obligatoire n'a, dans le domaine de la théorie, pas d'adversaire ; les

idées dont il s'inspire, les conceptions dont il procède, sont trop élevées et trop généreuses pour ne pas lui assurer *a priori* tous les suffrages.

Mais si l'on envisage le problème sous son aspect pratique, on voit s'élever aussitôt de nombreuses objections : étant donné notre état social actuel, les travailleurs, considérés dans leur ensemble, leurs élus mêmes, avec leur supériorité intellectuelle relative, sont-ils en état de discuter avec les patrons les conditions économiques de l'entreprise à laquelle ils participent, de poser, de concert avec eux, les bases de leur salaire, de leur avancement, de leurs retraites ?

S'il s'agit d'une de ces imenses administrations qu'on appelle les compagnies de chemin de fer, seront-ils aptes à en pénétrer l'économie infiniment complexe et minutieuse ?

En les supposant même capables de conclure, en connaissance de cause, de vastes contrats collectifs, au nom des milliers de camarades qu'ils représentent, auront-ils la force morale de les respecter, le jour où il leur paraîtra commode avantageux de les violer (1) (2) ? Autant de points sur lesquels on

---

1. G. Bertin, *la Conciliation et l'Arbitrage dans les chemins de fer anglais. Revue politique et parlementaire*, 10 mars 1912.

2. Cette crainte serait très atténuée si les patrons se trouvaient en présence de syndicats responsables, et, de plus, riches ; mal-

discute, et sur lesquels, il faut bien le reconnaître, le conflit de 1911 est de nature à suggérer des réflexions peu optimiste.

Par contre, si l'on étudie l'histoire industrielle de l'Angleterre depuis une vingtaine d'années, on est amené à reconnaître que le procédé de la conciliation et de l'arbitrage y est d'une application courante dans de nombreuses industries, et qu'il a donné, si nous en croyons les statistiques (1) des résultats très appréciables. Dans une lettre adressée en septembre 1907 au secrétaire de Board of Trade pour lui présenter un rapport relatif aux conseils de conciliation et aux commissions mixtes, M. A. Wilson Fox ne déclarait-il pas, que suivant son estimation, les 194 conseils ou commissions alors en activité, groupaient sous leur juridiction plus de 1.250.000 travailleurs ? Et il ajoutait que, sur les 7,248 cas solutionnés par ces conseils entre 1897 et 1906, 92 seulement (c'est-à-dire 1,3 o/o environ) avaient été précédés d'une inter-

---

heureusement, si cette dernière condition est assez souvent remplie, la première fait complètement défaut depuis la promulgation du « Trade disputes Act » de 1906.

1. Le rapport précité évaluait à 700.000 le nombre des ouvriers soumis au régime de conciliation dans la seule industrie de la houille, à 4.436 le nombre des cas examinés dans la période 1897-1906, et à 38 seulement les cas d'interruption de travail ; dans les industries du fer et de l'acier, pour 50.000 ouvriers soumis au même régime, 3 cas d'interruption de travail pour 342 cas solutionnés.

ruption de travail (1). On peut donc dire, en se plaçant à un point de vue général, que, si ce procédé n'a pas réussi à prévenir, dans les diverses industries quelques conflits très graves, il a tout au moins étouffé un grand nombre de différends qui eussent pu prendre, sans lui, une bien plus grande extension. Il est difficile d'admettre qu'une institution qui avait donné de telles preuves de vitalité, et à laquelle, plusieurs années auparavant, le Parlement nglais aavait cru devoir reconnaître une sorte d'existence officielle par la « Conciliation Act » de 1896 (2), fût vraiment dénuée de toute valeur pratique.

Bien qu'interrompu après avoir à peine dépassé la moitié de sa carrière, il est impossible d'affirmer que le « Conciliation Scheme » de 1907 lui-même n'ait été d'aucune utilité. Un rapport du Board of

---

1. Voici, résumé d'après les statistiques officielles, le nombre des grèves dans les principaux pays industriels d'Europe, durant les deux années qui ont précédé celle de l'introduction du Rail way Scheme » en Angleterre :

	Angleterre	France	Allemagne	Belgique
	—	—	—	—
Nombre des grèves en 1905.	358	830	2.403	130
— 1906.	486	1.309	3.378	220

Il est facile de voir, d'après ces quelques chiffres, que la progression du nombre des grèves durant ces années, a été sensiblement plus faible en Angleterre, qu'en Belgique, en France et en Allemagne.

2. 59 et 60 Vict. c. 30.

Trade (1) nous apprend en effet que, à partir de la fin de l'année 1908 (2) jusqu'en 1910, sur un total de 173 cas portés devant les conseils, 53 ont été résolus par les Sectional Boards, et 108 par les Central Boards (les 12 cas restants ayant été réglés par les conseils spéciaux établis sur le « Great Northern and City Railway », et le « North Eastern Railway », sans avoir occasionné aucune interruption de travail.

On ne peut donc porter un jugement sérieusement motivé sur ce système, sans se demander si son insuccès final n'est pas dû à des défectuosités ou à des lacunes dans sa structure interne, défectuosités de nature à en rendre le fonctionnement inefficace, sinon impossible, bien plus qu'au principe sur lequel il était basé. Quoique ce soit anticiper un peu sur la partie du chapitre suivant, où nous étudierons les causes de la grève de 1911, nous préférons rapprocher de la description qui vient d'être donnée du « Conciliation Scheme », cet examen rapide des critiques dont sa conception peut être l'objet.

---

1. *Report on Rules of voluntary conciliation and arbitration Boards and joint committees*, 1910, p, 15,

2. C'est, en effet, seulement à partir de cette époque que l'accord entre dans une phase d'application effective ; la fin de 1907 et la plus grande partie de 1908 furent employées à l'élection des conseils, à la discussion des règles de procédure, et autres préliminaires indispensables. *Ibid.*, p. XVII,

§ 1. — *Critique du système au point de vue de la structure et de sa valeur intrinsèque.*

Les principales objections dirigées contre ce système portent sur l'absence de délais définis pour chaque étape de la procédure. Aucune limitation de durée n'est assignée aux opérations, pas plus durant la phase de conciliation, que durant celle d'arbitrage. Seule la procédure préliminaire par les voies habituelles (the usual course) devant les autorités de la compagnie, ne doit pas se prolonger pendant une durée supérieure à deux mois.

Ce délai, le seul prévu par l'accord, est lui-même d'une longueur tout à fait exagérée. Il ne faut pas oublier, en effet, que, si la demande doit être portée ensuite devant la juridiction de conciliation, elle ne pourra l'être avant un nouveau délai de quinze jours à courir du moment où les secrétaires se seront mis d'accord (opération qui n'est souvent ni facile, ni rapide), sur les termes de l'ordre du jour, et l'auront signé.

Après ce délai minimum de deux mois et demi, délai toujours dépassé dans la pratique, la procédure peut être traînée indéfiniment en longueur par une partie intéressée à prolonger l'état de choses

existant, devant les degrés de juridiction successifs (1).

La procédure devant les administrateurs de la compagnie, préliminaire obligé de toute tentative de conciliatisn, n'est elle-même régie par aucune règle; et l'accord ne fait aucune allusion aux conditions à remplir pour qu'elle soit mise en mouvement. De sorte que les compagnies auront souvent la possibilité de décliner ou d'ajourner les demandes qui leur seront faites, sous prétexte qu'elles ne représentent pas les vues d'un nombre suffisant d'employés.

Les règles relatives à l'organisation de l'arbitrage, aux attributions et aux pouvoirs de l'arbitre, étaient défectueuses sous plusieurs rapports :

1° L'arbitre siégeait seul, et aucune des dispositions de l'accord ne prévoyait la possibilité de lui nommer un ou plusieurs assesseurs. Il est vrai que rien ne l'empêchait de s'assurer le concours des personnes, (choisies soit dans les compagnies, soit en dehors d'elles), qu'il estimait les plus capables d'éclairer son opinion. Mais c'était là, de sa part, une mesure purement facultative, puisqu'il était maître de régler souverainement la procédure à suivre

1. Cet inconvénient, de même d'ailleurs que la plupart de ceux qui suivent,a été mis en relief par les employés, qui considéraient les lenteurs de la procédure comme leur étant particulièrement préjudiciables.

devant lui ; et d'ailleurs, les personnes ainsi consultées ne pouvaient donner que des avis, qui ne s'imposaient nullement à la décision de l'arbitre, et que celui-ci pouvait admettre ou rejeter à son gré.

Or, il est à craindre que la compétence de l'arbitre au point de vue technique ne laisse souvent à désirer. Celui-ci pourra être un homme de loi éminent, rompu aux controverses juridiques les plus ardues, et se trouver complètement étranger aux questions industrielles en général, et en particulier aux difficultés que soulève l'organisation si spéciale et si délicate de l'industrie des chemins de fer. Il en résultera fréquemment des erreurs graves dans l'appréciation des questions portées devant cette juridiction.

2° Cet inconvénient est loin d'être atténué par la règle en vertu de laquelle un arbitre spécial doit être nommé, non pas seulement pour chaque compagnie, mais encore pour chaque affaire en particulier. Ce n'est évidemment pas là le moyen de permettre aux arbitres d'acquérir l'expérience technique dont ils peuvent être dépourvus.

Mais la diversité des arbitres a un défaut encore plus grave, qui est d'entraîner la diversité des solutions pour des questions identiques. C'est ainsi que des sentences contradictoires ont été rendues relativement à des employés travaillant pour le compte de compagnies distinctes, dans les mêmes stations et dans des conditions matérielles semblables, notam-

ment sur le *Caledonian Railway* et sur le *North British*, dont les réseaux sont en contact sur de nombreux points.

3° Enfin, une des dispositions qui furent l'objet des plus vives critiques de la part des différentes catégories d'ouvriers, fut celle qui conférait à l'arbitre le droit de fixer lui-même la durée d'application de sa sentence : cette règle avait pour conséquence, d'abord de rendre partiellement inutiles les « Conciliation Boards », puisque durant tout ce délai la question tranchée par l'arbitre ne pouvait plus être portée de nouveau devant eux ; ensuite, de laisser subsister l'effet de certaines sentences arbitrales, bien longtemps après que les conditions matérielles en vue desquelles elles avaient été rendues s'étaient modifiées de façon notable ou avaient même subi une complète transformation.

A ces critiques, que l'on peut adresser au système de 1907, sans abandonner un point de vue suffisamment impartial et objectif, sont venues s'en joindre d'autres, formulées par les parties intéressées elles-mêmes, et portant par conséquent la marque de leurs préoccupations respectives.

Par exemple, les agents se sont plaints vivement de l'obligation qui leur était imposée de choisir comme secrétaire ou défenseur devant les conseils de conciliation, un membre du personnel, forcément influencé par sa situation de dépendance à l'égard de la com-

pagnie et par conséquent hors d'état de défendre les intérêts de ses camarades avec l'assurance et la liberté d'esprit nécessaires : c'était l'éternelle question (déjà étudiée plus haut à propos de la « reconnaissance »), du tête-à-tête forcé ou de l'intervention possible de tiers dans les rapports des compagnies avec leurs employés, qui reparaissait ici sous une forme nouvelle (1).

D'autre part, les hommes reprochaient au « scheme » l'étroitesse donnée par lui au champ de la compétence des « Conciliations Boards », compétence limitée aux questions des salaires et de temps de travail, et qu'ils auraient voulu voir s'étendre aux réclamations, si fréquentes, relatives aux conditions d'emploi, sans aller toutefois jusqu'à toucher aux questions intéressant l'administration ou la discipline.

Aux yeux des dirigeants des compagnies, le vice capital du système était l'absence de tout moyen, soit légal, soit conventionnel, d'en assurer véritablement l'application : l'observation des accords, aussi bien que que le respect des sentences, reposaient uniquement sur la loyauté et la bonne foi des parties intéressées (2) : c'était là une base bien fragile, et qu'une circonstance quelconque, un moment de

---

1. Cf. Rapport de la Commission Royale de 1911, § 33.
2. En droit, il y avait bien la possibité d'un recours civil : mais ce recours, grâce à l'absence de responsabilité pécuniaire des Unions, était destiné à demeurer lettre morte.

mécontentement, l'espoir d'une situation plus avantageuse, devaient facilement faire céder.

§ 2. — *Critique du système au point de vue des faits*

De quelle manière a fonctionné le « scheme » de 1907, quels résultats a-t-il fournis durant sa brève carrière, c'est une question sur laquelle le rapport de la Commission Royale d'enquête chargée de résoudre les difficultés soulevées par la grève de 1911, nous renseigne avec une abondance dont nous ne saurions trouver ailleurs l'équivalent (1).

Il suffit d'en parcourir les principaux passages pour se convaincre que le système de la conciliation et de l'arbitrage dans les chemins de fer a rencontré, dès le début de sa mise en pratique, les écueils contre lesquels il devait fatalement se briser.

Toutefois, à en croire le même rapport, ce n'est pas du côté des compagnies que la nouvelle institu-

---

1. La documentation contenue dans ce rapport pèche même plutôt par excès que par insuffisance : en effet, au milieu des dispositions souvent confuses, parfois contradictoires, des 66 témoins, dont 43 du côté des agents (unionistes ou non unionistes), et 23 du côté des compagnies, entendus par la commission, il est souvent difficile de démêler la situation exacte, et la responsabilité qui incombe à chacune des parties intéressées dans l'échec du système de 1907.

tion se serait heurtée à des obtacles : au contraire, il rend hommage à la bonne volonté de ces dernières, à leur sincère désir de faciliter l'établissement du système (1) et son fonctionnement régulier.

Par contre, qu'elle a été, suivant la commission, l'attitude des agents? Ceux-ci, nous dit-elle, « ont obtenu d'importantes et précieuses concessions. Néanmoins, les résultats de l'arbitrage ont été constamment pour eux une cause de vif désappointement (2) ».

D'où vient qu'une organisation, créée avant tout dans l'intérêt des agents, n'ait bientôt rencontré chez eux que du mécontentement et de la méfiance? C'est ce que va encore nous apprendre la lecture du rapport précité.

Dès le début de la mise en œuvre du système, les employés se firent remarquer par l'exagération de leurs demandes : celles ci n'étaient, en effet, que la reproduction des revendications formulées en 1906, dans le « programme national » de Birmingham, dont nous avons reproduit plus haut les articles essentiels et dont les représentants des agents dans les « Con-

1. « Reasonable efforts were made by the greater number of the companies to get the Conciliation Boards established». (Rapport de la Commission Royale, § 20).

2. « The men no doubt received important and valuable concessions, but notwithstanding, the résults of the arbitration were at the time, and have since remained, *a keen désappointment*. » (*Ibid.*, § 23).

ciliation Boards » ne se crurent pas libres de se départir.

Or, les motifs qui avaient déterminé les compagnies à les repousser à cette époque, n'avaient nullement disparu depuis : après la conclusion de l'accord de 1907 pas plus qu'auparavant, elles ne se se jugeaient à même d'accorder aux hommes les nombreux avantages relatifs au taux des salaires, à la réduction du temps de travail, etc., qui figuraient dans le programme national ; pas plus qu'avant l'accord, elles ne considéraient que leur situation financière, demeurée la même, leur permît d'assumer la charge des dépenses considérables que l'exécution de ce programme devait entraîner.

Dans ces conditions, aucune correspondance, aucune communauté d'idées ne pouvait arriver à s'établir entre les compagnies et leurs agents ; le recours à la conciliation devenait complètement inutile. Et, en effet, dès qu'une question un peu importante se trouve en jeu, la comparution devant l'arbitre — qui dans l'esprit de l'accord de 1907 devait rester une voie de recours exceptionnelle — semble aux deux parties le mode normal et nécessaire de règlement du litige. C'est ce que nous lisons en termes exprès dans le passage suivant du rapport :

« En ce qui concerne les premières réunions des conseils, il semble avoir existé une tendance, com-

mune aux compagnies et aux hommes, à considérer l'arbitrage comme l'aboutissement final de toutes les affaires figurant à l'ordre du jour. Les méthodes des négociations par les voies ordinaires (through the usual channels) ont été plus ou moins négligées. Sans doute, les compagnies, conformément aux termes de l'accord (de 1907), ont exigé que des pétitions leur fussent présentées et que des entrevues eussent lieu entre les employés et les représentants des compagnies. Mais cette procédure semble avoir été surtout une question de forme, et n'avoir été observée que comme un prélude nécessaire à l'introduction de l'instance devant le « Sectional Board ». Dans beaucoup de cas, la procédure devant le « Sectional Board » paraît avoir été, elle aussi, une simple question de forme. La procédure devant le « Central Board » a revêtu sensiblement le même caractère, et, comme il vient d'être dit, le but final des demandes dans une grande partie des cas qui se sont présentés au début (1) de l'application du « scheme », a été l'arbitrage (2). »

Le témoignage de la commission est formel : le recours aux conseils de conciliation a été considéré comme une pure formalité, comme un préliminaire

1. Le texte contient les mots : « In the earlier period of the operation of the Scheme ». Mais la même réserve ne se trouve pas reproduite dans un autre passage du rapport (v. § 25).

2. Rapport de la Commission royale de 1911, § 21.

obligé autant qu'inutile de l'ouverture de l'instance véritable, l'instance devant l'arbitre. Les moyens d'entente amiable ont été — le fait peut sembler paradoxal — moins utilisés qu'auparavant, et c'est la voie contentieuse qui a le plus souvent prévalu.

En somme — et ici nous touchons du doigt le vice originel du système, la cause profonde du conflit qu'il n'a pu réussir à conjurer — l'insuccès final du «scheme» serait dû à un défaut de compréhension réciproque des parties en présence lors de sa confection, bien plus qu'à des imperfections de détail dans sa structure ou dans sa conception : le caractère transactionnel que nous lui avons nettement reconnu, n'a existé que dans la forme, non dans la pensée des parties contractantes. Tandis que les compagnies avaient considéré le contenu de l'accord comme une concession accordé aux agents en compensation de l'abandon, de leur part, des revendications formulées dans le « Programme national », les agents, de leurs côté, n'avaient accepté l'accord que comme un moyen d'obtenir, par des voies amiables pacifiques, la réalisation de ce programme, et c'était en considération de cet avantage qu'ils avaient consenti à céder — provisoirement du moins — sur la question de la reconnaissance. A l'envisager ainsi, le prétendu « agreement », l'entente du 6 novembre 1907 n'aurait été, de part et d'autre, qu'un colossal malentendu.

Sans aller aussi loin, il est permis de présumer

que l'accord eût gagné en valeur et surtout en solidité : nous ne disons pas si le contenu en eût été plus mûrement étudié et élaboré avec plus de soins (1) (la gravité des circonstances dans lesquelles il a été conclu ne permettait pas de le faire), mais si chacune des parties avait été maintenue dans une ignorance moins complète des intentions de l'autre.

Cette ignorance est attestée de façon évidente par cet autre passage du rapport de la Commission : « Les hommes n'avaient jamais entendu parler du point de vue des compagnies, et ils n'avaient aucune notion des conséquences financières de leurs demandes (2). » D'où leur prévention et leur méfiance à l'endroit des sentences de l'arbitre (3) qui, obligé par sa fonction même de tenir un compte équitable du point de vue des compagnies comme de celui des agents eux-mêmes, n'était pas loin de paraître à ces derniers, suspect de partialité en faveur de leurs adversaires.

Les rapports de la commission signale comme un des inconvénients qui ont provoqué, de la part des

---

1. L'insuffisance de « scheme » sous ce rapport est, aux yeux de certains, son caractère le plus saillant : « Le scheme de 1907, dit M. W. Tetley Stephenson, a été fait hâtivement dans un moment critique. » *Th. Railway conciliation scheme and the report of the royal Commission thereon.* (*Economic Journal*, déc. 1911.)

2. Rapport de la Commission royale de 1911, § 23.

3. Even after the arbitration proceedings, it is highly probable that the great majority of the men could not quite appreciate the fairness of the awards. (*Ibid.*, § 23.)

employés, les plaintes les plus fréquentes, les lenteurs de la procédure, lenteurs provenant en grande partie de la difficulté qu'éprouvaient les secrétaires nommés par les agents et par les compagnies dans les conseils de conciliation, à se mettre d'accord sur les termes de l'ordre du jour (1).

Il n'est pas douteux que l'absence du délai imposé pour la procédure devant les différentes juridictions de conciliation et d'arbitrage pouvait permettre à l'une ou à l'autre de parties de prolonger les débats et d'ajourner le réglements des affaires au delà de toute limite raisonnable.

Enfin, les hommes accusaient les compagnies de supprimer ou de neutraliser les avantages dont les ententes (settlement) intervenues devant le conseil de conciliation, les sentences arbitrales auraient pu être pour eux la source, au moyen de modifications introduites dans leur mode d'administration : changement de qualification de certaines catégories d'employés, distribution nouvelle des heures de service, afin d'éviter l'application du taux de « salaire du dimanche » (Sunday wages) et des heures supplémentaires, répartition des heures de service sur un plus grand espace de temps, etc (2).

---

1. A further cause of delay which is mentioned is that Secretaries do not always coneur as to the contents of the Agenda (Rapport de la Commission Royale), § 27

2. V. Rapport de la Commission Royale, § 35.

Ces accusations, qui tendaient tout simplement à incriminer la bonne foi et la loyauté des compagnies, n'étaient d'ailleurs appuyées, il faut le reconnaître, sur aucune preuve sérieuse et demeuraient à l'état d'affirmations purement gratuites.

CHAPITRE II

LA GRÈVE DE 1911

§ 1. — *Les causes*

Il est très difficile, même aujourd'hui que le recul du temps permet d'avoir une vue plus nette sur l'ensemble des événements, de discerner les causes véritables du mouvement de 1911. Est-il le fait de l'organisation incomplète ou vicieuse, résultant du système établi en 1907, ou bien doit-on l'attribuer à des circonstances générales régnant à cette époque et exerçant leur influence sur le monde du travail tout entier ? Si l'un et l'autre de ces éléments ont joué leur rôle dans la genèse du conflit, dans quelle proportion chacun d'eux y a-t-il contribué ? Autant de questions sur lesquelles il n'est guère possible de formuler une opinion quelque peu précise, et qu'il convient, dans tous les cas, de n'apprécier qu'avec une extrême circonspection.

Ce serait un tort, à notre sens, que d'isoler la

grève des cheminots des événements qui la précèdent ou l'accompagnent, et de la considérer comme un phénomène économique indépendant et se suffisant à lui-même. Elle apparaît bien plutôt, en effet, comme une sorte de contre-coup, comme une des manifestations nombreuses et diverses d'une crise sociale (1) qui faisait alors sentir ses effets dans le pays tout entier et même à l'étranger, dans une certaine mesure. Lorsqu'on parcourt les journaux anglais du milieu et de la fin de l'année 1911, des comparaisons tirées des phénomènes météorologiques ou physiques viennent irrésistiblement à l'esprit, et l'on croit assister au travail de quelque force aveugle, de quelque cyclone qui durant un certain temps, aurait, pour ainsi dire, balayé l'Angleterre dans presque toute son étendue, et porté le désordre dans les diverses branches de son activité industrielle, avec la supériorité que présentent, en général, au point de vue du caprice et de la complexité, les phénomènes sociaux relativement aux phénomènes de la nature (2). A la grève des marins en juin 1911,

1. A cette crise sociale se joint d'ailleurs une crise politique qui achève de justifier le rapprochement que l'on a établi entre cette époque de la vie de l'Angleterre et celle de 1840. (V. *le Temps*, n° du 30 déc. 1911).

2. N'était-ce pas, d'ailleurs, une idée assez voisine qu'exprimait dans le *Labour leader* (organe du « Labour party ») M. Harry Dubery, lorsqu'il écrivait : « Il est possible que les périodes de grève réapparaissent, comme le résultat de certaines forces aveu-

succède la grève des tramways à Leeds, à Glasgow; celle des ouvriers du bâtiment à Bristol, celle des constructions navales à Southampton; à la fin de juillet, celle des ouvriers des docks de Londres, puis de Liverpool; ensuite la grève des chemins de fer sur presque tous les points du Royaume-Uni. Cette grève, qui marque en quelque sorte l'apogée du mouvement et en constitue la phase la plus importante, puisqu'elle menace la vie même du pays, n'est d'ailleurs pas la dernière, car elle est suivie à peu de distance par celle du coton (déc. 1911-janv. 1912), la grève générale des mines à la fin de février 1912, d'autres agitations partielles encore dans différentes industries.

La grève des chemins de fer n'est donc elle-même qu'une répercussion, qu'un « moment » déterminé dans un vaste mouvement gréviste; comme telle,

---

gles existant dans le système social actuel et agissant sur la nature humaine... Si ces conclusions sont vraies, comme ces forces économiques demeurent et que la nature humaine reste immuable dans son essence, les périodes de grève reparaîtront automatiquement... » (*Grèves et rumeurs des grèves* [*Labour leader* du 11 août 1911]).

Cette tendance à rapprocher les phénomènes économiques des phénomènes naturels, se trouve déjà en germe, d'ailleurs, dans la théorie de Juglar et de Jacques Siegfried sur la périodicité des crises : cet auteur se bornait, au reste, à constater l'existence d'un certain rythme dans l'apparition des crises et à en déterminer les signes avant-coureurs (consistant principalement dans la concordance de l'abaissement de l'encaisse des banques avec l'augmentation de leurs portefeuilles).

elle obéit aux causes générales d'où ce mouvement est issu, et il est nécessaire d'en donner au moins un aperçu rapide,avant d'étudier celles à des conditions particulières à l'industrie qu'elle a quelque temps affectée.

a) *Les causes générales.* — Bien que les trade-unions aient joué un rôle important dans l'agitation de 1911, il est à remarquer que c'est parmi les «unskilled workers », parmi les ouvriers sans qualification professionnelle véritable,que celle-ci a pris naissance, c'est-à-dire,dans la partie de la classe ouvrière qui compte la plus faible proportion de syndiqués, et qui touche les salaires les plus faibles.

Le gain hebdomadaire de ces derniers était souvent inférieur à 1 livre sterling, jamais supérieur à 24 shillings (1), alors que le coût des choses les plus

1. Voici d'après les évaluations du professeur Bowley, le taux moyen des salaires touchés à cette époque par les 8 millions d'ouvriers du Royaume-Uni :

Salaire hebdomadaire des adultes en plein rendement de travail :

Montant des salaires	Nombre d'ouvriers	Pourcentage du nombre total
Au-dessus de 15 shillings.........	320.000	4 o/o
De 15 à 20 shillings..............	640.000	8 —
De 20 à 25 —	1.600.000	20 —
De 25 à 30 —	1.680.000	21 —
De 30 à 35 —	1.680.000	21 —
De 35 à 40 —	1.040.000	13 —
De 40 à 45 —	560.000	7 —
Au-dessus de 45 shillings........	480.000	6 —
Total	8.000.000	100 o/o

nécessaires à la vie atteignait à la même époque de 22 à 23 shillings, et il faut remarquer que dans cette somme ne sont compris ni les frais imprévus résultant des maladies ni les pertes résultant du chômage ou d'incapacité de travail temporaire par suite d'accidents, etc. (1). Il existait dans cette classe d'ouvriers un désir assez compréhensible d'améliorer leur condition matérielle.

Mais si le mouvement tendant au relèvement des salaires s'est déclaré tout d'abord parmi les ouvriers non qualifiés, il s'est bientôt communiqué à d'autres catégories de travailleurs dont le gain hebdomadaire atteint de 25 à 45 shillings et même davantage.

Il résulte de ces chiffres que 1 million d'hommes touchaient au moins 20 shillings par semaine ; 1.500.000 hommes touchent de 20 à 25 shillings. Le nombre des ouvriers agricoles étant certainement inférieur à 1 million, le professeur Bowley en conclut que plus de 1.500.000 ouvriers appartenant aux industries proprement dites gagnaient moins de 25 shillings par semaine. Et encore les nombres ci-dessus ne comprennent pas les travailleurs sans emploi permanent, qui se comptaient par centaines de mille. (On en trouvait 1.500 dans la seule ville d'York.)

1. Dans un article de la *XIXth Century Review* (*and after*), octobre 1911, M. B. Seebohm Rowntree établit de la façon suivante, d'après le prix courant des choses de première nécessité, le budget d'une famille ouvrière moyenne, c'est-à-dire comprenant deux adultes et trois enfants :

Nourriture (sans viande de boucherie et lard trois fois par semaine).....	13 sh. 9
Loyer..............................	5 sh.
Vêtements..........................	2 sh. 3
Charbon............................	1 sh. 10
Divers.............................	0 sh. 10
Total............	22 sh. 8

L'agitation parmi ces ouvriers (paraît) d'autant moins explicable (1) que leur salaire suffisamment élevé leur permet de s'affilier à des trade-unions qui leur assurent, en cas de chômage, d'accident ou de maladie, divers avantages dont sont généralement dépourvus les « unskitted workers », hors d'état de se syndiquer, ou dont les syndicats moins riches (2) ne peuvent fournir à leurs adhérends une assistance aussi efficace.

Cependant, on a donné différentes raisons de cette tendance, de cette poussée générale vers l'augmentation des salaires, dans laquelle M. Harry Dubery, dans un article déjà cité (3), voudrait voir non un fait isolé et exceptionnel, mais un phénomène périodique obéissant à des lois régulières. D'abord, le niveau des moyens de subsistance (the subsistance level), autrement dit, les conditions les moins favorables, le minimum de bien-être que la classe des travailleurs puisse accepter à un moment déterminé, n'est une chose ni arbitraire, ni immuable. Il varie au con-

---

1. Tout au moins elle ne nous semble pas pouvoir s'expliquer entièrement par la substitution, déjà signalée, de l'esprit syndicaliste, solidariste (qui porte l'ouvrier qualifié, en dehors de tout intérêt personnel immédiat, à faire cause commune avec ses camarades moins bien partagés) à l'esprit corporatif, égoïste des anciens unionistes.

2. On a déjà vu que, depuis le mouvement néo-unioniste de 1889, les ouvriers non qualifiés ont formé à leur tour des Unions dans différentes industries. (V. Introduction, p. 88 *bis*.)

3. *Grèves et rumeurs de grèves* (*Labour leader*), 11 août 1911.

traire dans le temps et dans l'espace (1), et, au milieu des fluctuations qu'il éprouve, est en quelque sorte « fonction » de différentes circonstances, de différents facteurs, auxquels il tend à se conformer par un continuel travail d'adaptation.

Parmi ces facteurs très nombreux et très variés, figurent les mœurs, le tempérament même des membres de chaque groupement social, ce que l'on pourrait appeler le facteur ethnique (2). Il faut tenir également compte des habitudes acquises, et ensuite fixées dans un milieu déterminé (3). D'autre part, à mesure que la culture pénètre plus profondément dans les masses et leur est rendue plus accessible, grâce aux écoles gratuites, aux bibliothèques municipales ouvertes à tous, etc., les ouvriers, plus instruits, refusent de vivre dans des conditions trop

---

1. C'est ainsi qu'il a augmenté considérablement en Angleterre dans les cinquante dernières années et plus encore en Allemagne dans les trente dernières années.

2. M. H. Dubery établit à ce propos un parallèle entre l'Anglais et le Chinois, ce dernier se trouvant amplement satisfait d'un salaire dont ne voudrait pas le dernier des ouvriers de la Grande-Bretagne.

3. « Les besoins, même artificiels, une fois satisfaits, tendent à se renouveler régulièrement, à se fixer, à passer à l'état d'*habitude*, à devenir comme on dit si bien « une seconde nature ». Cette loi a aussi une grande importance notamment au point de vue du salaire. Le niveau habituel d'existence » le « Standard of life », ne se laisse pas rabaisser aisément. » (Ch. Gide, *Cours d'Économie politique*, p. 42).

inférieures, qui ne correspondent plus à la nouvelle conception qu'ils se sont formée de l'existence (1).

On peut citer encore les variations relatives du salaire et des prix. Il arrive un moment où, ces derniers tendant à s'élever, les avantages, les augmentations de salaire que les travallleurs ont pu précédemment obtenir, soit par des moyens violents (coalition, grèves), soit par des voies pacifiques (ententes amiables, contrats collectifs), se trouvent annulés, puisque le pouvoir d'acquisition de salaire ainsi obtenu est, en fin de compte, ramené à celui du salaire antérieurement existant (2).

Dans l'état actuel de la société, quels moyens s'offrent à la classe ouvrière, tant pour conserver le bénéfice des avantages déjà acquis, que pour obtenir des améliorations nouvelles ?

1. Quand à la répercussion que l'élévation des salaires elle-même peut avoir sur le coût de la vie, elles est contestée d'une manière absolue par divers écrivains (V. notamment « *la Question des salaires* ». Article de M. George Benson dans *le Labour leader* » du 11 avril 1911). Mais nous ne pouvons aborder ici cette question qui exigerait à elle seule une étude particulière.

2. C'est un phénomène de ce genre que l'on observe depuis un certain nombre d'années. D'après les calculs du professeur Bowley, on constate, en prenant pour point de départ 1880, que le coût de la vie a suivi une marche constamment descendante, jusqu'à la période 1895-96, tandis que pendant le même laps de temps, les salaires s'élevaient considérablement. Depuis cette époque jusqu'en 1910 la courbe des salaires demeure à peu près constante ou subit des inflexions insignifiantes, tandis que celle du coût de la vie accuse un relèvement assez sensible. Si l'on envisage la période 1907-1911, on remarque même durant ces

Quant aux procédés amiables, aux procédés d'entente directe avec les employeurs, ils sont d'une efficacité problématique : hors certaines circonstances exceptionelles, les ouvriers ne comptent guère sur la persuasion pour amener le patron à consentir une augmentation de salaires qui se traduira pour lui par une diminution des profits. Restent les moyens coercitifs ; on en compte deux principaux.

D'abord le moyen le moins direct, l'action parlementaire. Les salariés pourront s'efforcer d'obtenir par une action politique et une propagande électorale bien dirigées, leur assurant dans les assemblées

---

quatre années un accroissement ou un état stationnaire des prix, accompagné d'un fléchissement des salaires, ainsi que le montrent ces quelques chiffres que nous détachons de *l'Index Number* du professeur Bowley :

Années	Taux des salaires	Coût de la vie
—	—	—
1907	133	98
1908	130	100
1909	127	100
1910	127	100

De son côté, M. Harry Dubery, se référant aux chiffres donnés par le Board of Trade, et prenant pour point de départ l'année 1867, constate que depuis cette dernière année jusqu'en 1903, les salaires ont augmenté de 50 o/o et le coût de la vie a diminué de 22 o/o. Depuis 1902, le coût de la vie a augmenté de 6 o/o tandis que les salaires n'ont augmenté que de 3 o/o. (*Labour leader*, article cité).

Ces diverses statistiques concordent tout au moins pour démontrer que, dans l'ensemble des dix premières années du xxe siècle, l'accroissement des salaires a été assez sensiblement inférieur à celui du coût de la vie.

législatives l'influence nécessaire, non seulement une réglementation de plus en plus étroite des conditions de travail, conduisant à des avantages de différentes sortes (tels que minimum de salaire, journée de huit heures, etc.), mais, mieux encore, une législation permettant d'effectuer une réadaptation périodique de la distribution de la richesse aux conditions variables de la vie économique.

Ce système a pour lui de nombreux avantages, mais il est beaucoup trop lent au gré de la classe ouvrière, qui recherche avant tout des résultats immédiats (1).

Le second moyen, plus violent et plus dangereux, mais aussi plus rapide, est la coalition, avec son instrument naturel, la trade-union, dont les dirigeants transmettent aux patrons les réclamations des ouvriers (2).

Après avoir fait pendant plusieurs années l'épreuve de la première méthode (3), les salariés

---

1. V. l'article de M. Seebohm Rowntree, intitulé : *l'Agitation industrielle* (*Contemporary Review*, oct. 1911).

2. Toutefois, il est à remarquer que, depuis quelques années, les deux tactiques sont utilisées par les trade-unions, qui, si elles font beaucoup de grèves, ne renoncent pas pour cela à l'emploi des procédés parlementaires (sauf en ce qui concerne les « unionistes industriels », disciples de Tom Mann ; mais ils ne constituent qu'une faible minorité).

3. Il a été déjà fait allusion à la propagande active menée dès les dernières années du XIXe siècle dans le monde ouvrier, afin de l'inciter à s'emparer des fonctions électives et législatives, en

anglais, découragés par l'insuffisance des résultats obtenus, sont revenus au premier moyen, momentanément négligé par eux. Le mouvement de 1911 marque d'une façon violente le retour des ouvriers à leur ancienne tactique.

Mais, plus encore que dans le souci d'améliorer leurs conditions d'existence, cette agitation semble avoir sa source dans la propagande socialiste (1) extrêmement active exercée à cette époque parmi les travailleurs d'Angleterre.

Le caractère dissolvant de cette propagande se trouve mis en lumière avec une particulière netteté dans un article de M. Ellis Barker, paru dans la *Nineteenth Century Review* (*and after*), du 15 septembre 1911 (2). De citations extraites de diverses feuilles, et particulièrement du journal de M. Tom Mann, *le Syndicaliste industriel*, il arrive à dégager les tendances nettement révolutionnaires des agitateurs professionnels dont les idées se répandent de plus en plus dans la classe ouvrière (3).

---

lui donnant en exemple les progrès faits par les travailleurs dans les Parlements des colonies australiennes (V. introduction, p. 70 et suiv.).

1. Nous employons ce terme à défaut d'un autre plus précis, pour qualifier le mouvement ouvrier actuel, qui ne se rattache, à vrai dire, à aucune doctrine socialiste bien définie.

2. *Le soulèvement des travailleurs et sa portée.*

3. On peut citer encore parmi les chefs de ce mouvement Guy Bowman qui, sur de nombreux points, est d'accord avec Tom Mann.

La devise qui pourrait figurer en tête de leur programme et qui renferme en définitive le fond et la substance de leur doctrine est la suivante : point d'entente entre le travail et le capital, point de rapprochement entre patrons et ouvriers. Ces derniers doivent avoir les mains libres afin de pouvoir se consacrer sans réserve à ce qui doit être le but véritable, l'unique objectif de leurs efforts, c'est-à-dire la lutte des classes, ou toute convention passée entre eux et leurs employeurs tend à gêner leurs mouvements, à contraindre leur liberté à ce point de vue.

Avec de semblables idées, on ne sera pas étonné d'apprendre que les institutions visées en première ligne par les « leaders » du mouvement, sont précisément les systèmes de conciliation et d'arbitrage. Sur ce point, on ne saurait mieux faire que de citer le journal de M. Tom Mann lui-même :

« Plus d'accord avec les chefs d'entreprise. Les unionistes ont absolument tort de former des accords avec les maîtres... » ; et, un peu plus loin, cette affirmation qui renverse les idées jusque-là reçues en matière de conventions : « Rien n'engage à les respecter (lesdits accords), lorsqu'il y en a eu de conclus. *Il n'est pas besoin de garder la foi jurée au patron* (1-2). »

---

1. Ces principes se trouvent développés et expliqués avec plus de précision encore par M. Charles Watkins, disciple de Tom Mann, cité également dans l'article de M. Ellis Barker : « Pour la

Ainsi le mot d'ordre est : « Guerre aux employeurs », guerre à outrance et sans merci ; guerre par conséquent à la conciliation et à l'arbitrage, qui, en substituant l'entente à la dissension entre patrons et ouvriers, éveille chez ces derniers l'esprit de lutte (1).

Cette atmosphère d'hostilité qu'il faut entretenir d'une façon permanente entre les salariés et le patronat, doit avoir son complément et sa contre-partie dans une union de plus en plus étroite et de plus en

---

classe possédante, les contrats de conciliation et d'arbitrage sont très utiles, mais pour la classe ouvrière, qui a encore à effectuer son émancipation, les adopter, c'est répudier l'objet même de sa propre existence et se refuser toute raison de progrès ultérieur. Peu importe la perfection des accords ; la conciliation doit aboutir à la longue au sectionalisme. Il ne peut y avoir de conciliation sur les interêts vitaux de la classe ouvrière. Quand un conflit de classe est soulevé, la Force prime le Droit, toujours et partout. La politique de conciliation est de nos jours une véritable erreur, alors que le capitalisme est à son apogée. Jamais il n'a été si nécessaire à la classe ouvrière de se tenir libre des entraves capitalistes, afin de pouvoir déterminer quand et comment elle livrera bataille. Les procédés de conciliation et d'arbitrage sont une source constante de faiblesse. »

2. Ces encouragements à la discorde sont aussi fondés sur cette idée que le contrat entre patrons et ouvriers est un contrat d'inégalité, l'une des parties (les patrons) étant beaucoup plus forte que l'autre, et pouvant lui imposer ses conditions, ce qui est au moins très exagérée.

1. Ces principes pourraient sembler nouveaux, si nous ne les avions déjà vus maintes fois apparaître avec des formes diverses, par exemple sous la plume des théoriciens du syndicalisme français (V. notamment M. Victor Griffuelhes, *l'Action syndicaliste*, 1908).

plus concentrée de tous les travailleurs. Pour cela, il doit s'opérer entre les syndicats, particulièrement entre les syndicats appartenant à la même industrie, un rapprochement, une fusion même si c'est possible (1), afin que, s'il survient un conflit entre un certain nombre d'employeurs et d'ouvriers, l'arrêt instantané et complet du travail dans toutes les subdivisions de cette industrie, et dans toutes les industries connexes, permette de contraindre les patrons à une capitulation immédiate (2).

Cette grève généralisée, étendue à une industrie

---

1. Jusqu'à une époque récente, la plupart des unions anglaises avaient un caractère particulariste très accentué; il en existait un très grand nombre pour les membres d'une même profession. C'est ainsi qu'il y avait 82 unions dans l'industrie des mines, 207 dans la métallurgie, 271 dans l'industrie textile. Beaucoup étaient faibles et de peu d'importance et elles se querellaient entre elles.

2. « L'idéal d'un grand nombre de réformateurs dont beaucoup, pour se distinguer du trade-unionisme, se dénommaient eux-mêmes *unionistes industriels* (suivant en cela l'exemple des États-Unis), devint de n'avoir pour chaque industrie qu'une seule union, qui non seulement entraverait cette industrie, mais l'arrêterait net immédiatement. Ils se mirent à enseigner la solidarité des travailleurs. Si, par exemple, les ouvriers d'une industrie sectionnée, supposons par exemple des fabricants de chaudières, se mettent en grève, les travailleurs de toutes les autres unions de l'industrie du fer doivent faire grève par sympathie, afin d'arrêter le travail. Si, néanmoins, les producteurs ont recours au travail étranger, les mineurs doivent cesser de fournir la houille, et les agents de chemins de fer refuser de transporter les hommes réfractaires et les matériaux bruts nécsssaires, afin de triompher des capitalistes. Enfin, si besoin est, il faut avoir recours à l'intimidation et à la destruction de la propriété » (Extrait de l'article de M. Ellis Barker déjà cité).

tout entière ou à un groupe d'industries, n'est elle-même qu'un acheminement vers la grève universelle, dont le résultat sera l'abolition du patronat et l'établissement du collectivisme.

Tout opposées qu'elles semblent être au fond essentiellement individualiste du caractère anglais, ces doctrines avaient pénétré assez profondément dans le monde unioniste (1), et si la grève de 1911 ne nous apparaît pas tout à fait comme une tentative faite pour les transporter du domaine de la théorie dans celui de la pratique, elle nous permet, tout au moins,de juger de la rapidité et de l'étendue des progrès qu'elles avaient déjà faits à cette époque dans les milieux ouvriers de la Grande-Bretagne.

b) *Les causes particulières.* — Quant aux causes particulières, immédiates, qui ont pu contribuer à déterminer la grève des cheminots anglais en 1911, il est très difficile de les discerner. A vrai dire, il ne semble pas qu'il en ait existé de bien définies : ou plutôt ces causes auraient été tellement multiples, qu'il serait impossible d'en donner une énumération complète : « Les motifs de mécontentement des agents des chemins de fer,disait un journal de l'épo-

---

1. « Lentement, dit M. Ellis Barker, les trade-unions se sont imprégnées du socialisme » (*Ibid.*).

que (1), apparaissaient des plus divers : Manchester s'est mis en grève pour un motif ; Liverpool pour un autre ; Sheffield pour un troisième ; Leicester pour un quatrième ; au lieu d'un grief commun, on se trouvait en présence de demandes locales ou spéciales. »

En réalité, comme il est peu vraisemblable que des sujets de plaintes aussi nombreux et aussi variés aient surgi à point nommé et au même instant sur presque tous les points du réseau ferré anglais, nous supposons que l'on serait plus près de la vérité en pensant que ces motifs de récrimination n'étaient, pour la plupart, que des prétextes, et que les cheminots se sont surtout laissé entraîner par le vent de grève qui soufflait à ce moment.

Ce n'est qu'après l'explosion du conflit, au cours des négociations engagées par eux avec les compagnies, que les chefs de la grève ont tenté de donner du mouvement qu'ils avaient contribué à provoquer, sinon une justification, du moins une explication raisonnable, en en faisant remonter la cause à certains griefs communs à la généralité des employés.

Leur explication a porté sur trois points principaux :

1° Les syndicats reprenaient la lutte pour la « reconnaissance », et voulaient que cette « recon-

1. Le *Labour leader*, organe du Labour party.

naissance », en dépit de l'accord de 1907, leur fut accordée ;

2° Ils incriminaient le système des « Conciliation Boards » et de l'arbitrage, et lui reprochaient d'être, par suite des lenteurs et des complications de la procédure, par suite de l'insuffisance des solutions, un leurre pour les agents ;

3° Ils réclamaient en faveur du personnel des compagnies de notables augmentations de salaires, en même temps qu'une réduction du temps de travail (1).

Nous avons étudié en détail ces différentes questions lorsque nous avons présenté, dans notre précédent chapitre (p. 160 à 163 ; 166 et 168), la critique du système institué en 1907. Nous n'y reviendrons pas une seconde fois. Mais il n'est pas indifférent de remarquer que la grève de 1911, en tant qu'elle dériva de causes particulières à l'industrie qu'elle a affectée, paraît être surtout le dénouement nécessaire de la lutte sourde qui, depuis bien des années, couvait entre les compagnies et les syndicats, lutte exacerbée encore depuis 1907 par ce fait que ces derniers, déjà limités dans leur attribution en tant qu'associations de prévoyance, par suite

1. En somme,sur le premier et le troisième points,les syndicats reprenaient le programme des revendications contenues dans le « Railwaymen's charter », étudié dans notre chapitre premier. (§ 1), que l'accord de 1907 avait laissé subsister intégralement.

de l'organisation particulière des chemins de fer, redoutaient de voir en outre leur prestige en tant qu'association de lutte et de défense professionnelle, singulièrement compromis par une institution établissant entre les employés et les compagnies des relations directes et amiables, dans lesquelles eux-mêmes n'étaient appelés à jouer qu'un rôle effacé et secondaire (1).

§ 2. — *Les faits* (*historique de la grève*).

Tandis que le mouvement de 1907 semble avoir été conçu, préparé, conduit dans toute son étendue par l'initiative syndicale, celui de 1911, au contraire, apparaît comme étant une manifestation spontanée, comme ayant échappé, au contrôle et à la direction des trade unions, qui devaient cependant en être, en définitive, les principales bénéficiaires : ainsi s'affirme, dès sa naissance même, le caractère confus, désordonné, chaotique, dont le conflit devait être marqué au cours de ses différentes phases.

En effet, près de 10.000 cheminots, dans la région

---

1. Rôle que les compagnies tentaient de diminuer encore en favorisant la candidature des agents non syndiqués aux conseils de conciliation, et aussi en proposant aux employés de prendre à leur charge les frais de la procédure (Cf. Maurice Alfassa, *la Crise ouvrière récente dans les chemins de fer anglais*, p. 59 à 64

de Liverpool, (1) étaient déjà en grève (2) lorsque dans la matinée du 15 août les grandes Unions des chemins de fer lancèrent leur fameux manifeste (3).

A la suite du renvoi par les compagnies de tous les ouvriers en grève, les représentants de ces quatre associations (4) tinrent le 15 août, à Liverpool, une conférence dans laquelle il fut résolu d'inviter les mêmes compagnies à faire droit aux réclamations des employés.

Aussitôt fut rédigé un manifeste assignant à celles-ci un délai de vingt-quatre heures « pour décider si elles étaient prêtes à rencontrer immédiatement les représentants des unions pour négocier avec eux une base d'arrangement sur les points litigieux intéressant les diverses catégories d'agents ». Faute de réponse dans le délai fixé ci-dessus, la grève serait déclarée le lendemain à 8 heures du matin.

Le manifeste ne motivait d'ailleurs cette décision

---

1. Des désordres avaient déjà eu lieu dans cette ville ; le 13 août un détachement de soldats qui escortait des prisonniers ayant été attaqué par la foule, une bagarre s'ensuivit, au cours de laquelle deux hommes furent tués

2. Le *Times* du 6 août 1911 évalué à 1.2000 le nombre des ouvriers des chemins de fer alors en grève à Manchester, Liverpool et Harwich.

3. Nous les avons déjà mentionnées dans notre introduction (v. p. 83).

4. Nous avons vu que trois d'entre elles seulement avaient pris part à l'accord de 1907 ; la « Signalmen and pointsmen Society » n'avait pas figuré dans cette convention, v. p. 137, note

par aucune raison bien caractérisée ; il se contentait d'articuler contre les compagnies des accusations assez vagues concernant l'attitude vexatoire adoptée par ces dernières dans l'application du « Conciliation and Arbitration Scheme » de conseiller aux administrateurs d'observer à l'avenir l'esprit aussi bien que la lettre de cet accord ; il ne contenait du reste aucun grief défini (1).

C'est une question assez difficile à élucider que celle de savoir si le manifeste du 15 août était l'expression véritable des sentiments et des intentions de la grande majorité des ouvriers de chemins de fer. Naturellement, ce point de vue a été soutenu avec beaucoup d'énergie par les chefs du parti trade-unioniste : ceux-ci avaient intérêt, pour justifier leur attitude, à se présenter comme ayant été poussés par les événements plutôt qu'ils ne les avaient gouvernés, comme ayant préféré prendre immédiatement en main, pour le discipliner et le contenir dans de justes limites, la direction d'un soulèvement qu'ils n'étaient plus maîtres de prévenir (2).

---

1. La deuxième partie du manifeste contenait une protestation contre l'intervention de l'armée et de la police dans les troubles de Liverpool et marquait le degré d'énervement auquel en étaient déjà arrivés les esprits, en déclarant que les syndicats n'étaient prêts à faire leurs efforts en vue du maintien de l'ordre « qu'en l'absence de toute brutalité inutile ».

2. « J'ai retenu les hommes pendant huit jours à Liverpool » disait M. Thomas, devant la Chambre des Communes, dans la

Cependant, les appréciations d'une partie importante de la presse anglaise de l'époque ne donnent guère lieu de croire que la grande masse des ouvriers fut animée d'une ardeur autrement vive pour la grève. Comme il arrive souvent dans le monde du travail, les « extrémistes » forcèrent la main aux modérés (1). Il semblait aux unionistes les plus avancés que, étant donné l'état d'excitation et de trouble régnant alors dans les milieux industriels, l'occasion depuis si longtemps attendue, le moment propice (the golden moment), était enfin arrivé, d'arracher aux compagnies leur adhésion à la reconnaissance, et qu'il fallait le saisir avec empressement (2).

Envisagé ainsi, le manifeste n'aurait eu de la part des unions qu'une manœuvre habile en vue d'enlever de vive force une concession qu'elles désespéraient maintenant d'obtenir par d'autres moyens (3).

séance du mardi 22 août, « et il est hors de doute que si les Exécutifs (des Unions) avaient tardé davantage à prendre une résolution décisive, il se serait produit quelque explosion isolée (Sporadic outburst), dans les fractions extrêmes des Unions ».

1. *Historique de la grève et de son règlement* (*The Economist*, 26 août 1911). On ne peut se défendre de songer ici à cette minorité consciente sous l'inspiration et l'impulsion de laquelle, au dire des théoriciens du syndicalisme, s'accompliront les actes révolutionnaires destinés à donner le coup de grâce au capitalisme (notamment la grève générale), et qui entraînera dans son mouvement les masses indifférentes ou timides par une sorte de contagion.

2. *Ibid.*

3. C'est bien, d'ailleurs, dans ce sens que le geste des syndicats paraît avoir été interprété par l'opinion publique ; celle-ci qui, on

Le manifeste ultimatum des syndicats ne parut pas produire sur les compagnies une impression bien profonde. Elles prirent, au contraire, une attitude nettement résolue, et leurs représentants, réunis à Londres dans une conférence, décidèrent d'opposer aux demandes des hommes un refus catégorique.

Quel allait être, dans ces conjonctures, le rôle du gouvernement? Pris au dépourvu par la brusquerie déconcertante avec laquelle les événements s'étaient déroulés, il ne pouvait songer à recourir, comme il l'avait fait en 1907, à une intervention auprès des parties en litige pour prévenir un conflit d'ores et déjà déclaré. Son action devait se borner cette fois à le circonscrire, à en limiter l'étendue et la violence, à faire, selon l'expression courante, la part du feu. Cette tâche, déjà délicate par elle-même, devait lui être rendue singulièrement difficile par une initiative malheureuse des compagnies.

Fidèle à la tactique de négociations en partie double qui avait donné en 1907 de si heureux résul-

---

s'en souvient, s'était montrée en 1907 favorable aux cheminots était généralement indisposée cette fois contre les unionistes à cause de leur ultimatum brutal, adressé aux compagnies sans explications, sans négociations ni entrevues préalables (et cela contrairement à toutes les règles); elle était choquée en outre par la désinvolture avec laquelle les chefs des unions avaient — sans posséder d'ailleurs ni titre, ni qualité pour agir de la sorte — dénoncé l'accord qui liait jusqu'en 1914 les employés avec les compagnies.

tats, M. Sidney Buxton, membre du Board of Trade, avait eu dans la matinée du mercredi 16 août, une entrevue avec les directeurs de différents réseaux. A l'issue de cette conférence, le directeur général du « Midland » communiquait à la Presse la note suivante :

« Le gouvernement ayant assuré les compagnies qu'il leur fournirait une ample protection, pour leur permettre de continuer leur service, les compagnies sont prêtes, même en cas de grève générale, à assurer un service efficace, bien que réduit. »

Loin de calmer les esprits, cet étalage de la protection gouvernementale, inspiré sans nul doute par le désir d'intimider les meneurs en rassurant l'opinion publique déjà très émue, ne fit que jeter sur le gouvernement un fâcheux soupçon de partialité, et l'entraver considérablement dans son office de médiateur.

Au reste, le vent était à la lutte : on s'en aperçut lorsque les membres du Comité de la grève, mandés télégraphiquement de Liverpool par les secrétaires des Unions des chemins de fer (qui, reçus dans l'après-midi du mercredi au Board of Trade par M. S. Buxton, avaient déclaré à ce dernier n'avoir point les pouvoirs nécessaires pour négocier), marquèrent leur arrivée à Londres par une protestation véhémente contre l'inertie dont le gouvernement avait

fait preuve en ne forçant pas les directeurs des compagnies à une capitulation immédiate.

Il était clair qu'un grand nombre de cheminots souhaitaient maintenant la guerre ouverte. Il était clair, d'un autre côté, que les compagnies se croyaient en état d'avoir raison du mouvement (1). En présence de ces dispositions belliqueuses, il aurait fallu de la part du gouvernement, déjà quelque peu disqualifié aux yeux des ouvriers par la déclaration malencontreuse des compagnies, une grande somme de prudence et de tact dans la conduite des négociations : malheureusement ces qualités paraissent lui avoir manqué à peu près complètement.

A leur arrivée au Board of Trade, le président accueillit les membres du Comité de grève par une série de questions rappelant plus le ton d'un interrogatoire de magistrat que celui de la conversation diplomatique.

Ces questions étaient au nombre de cinq :

1° Quels étaient les vrais motifs sur lesquels l'Exécutif (le Comité) s'était fondé pour lancer son manifeste ?

2° Quels étaient les griefs actuels en ce qui concernait l'accord de 1907 ?

3° Ces motifs étaient-ils suffisants pour justifier l'attitude adoptée par l'Exécutif ?

1. *Historique de la grève et de son règlement* (*The Economist*, 26 août 1911.)

4° Ces griefs ne pouvaient-ils être écartés par un moyen moins énergique ?

5° Pouvaient-ils être écartés par le moyen indiqué (dans le manifeste) d'une grève générale des chemins de fer ?

Les représentants des ouvriers se retirèrent pour examiner le questionnaire du président, et, à la réunion suivante, apportèrent la réponse ci-après :

1° et 2° Le défaut par les compagnies d'observer l'esprit et la lettre de « Conciliation Board Agreement » de 1907, et l'absolue impossibilité (utter impossibility) pour les représentants des ouvriers de redresser les nombreux griefs dont se plaignent lesdits ouvriers ;

3° *Oui ;*

4° *Oui*, par la proposition faite hier par le Comité aux compagnies de se rencontrer avec les représentants des employés ;

5° *Oui*, dans notre opinion, c'est le seul moyen.

« Nous avons, ajoutait le comité, envisagé l'hypothèse où d'autres questions nous seraient posées, et nous sommes arrivés à cette conclusion, que le seul moyen de rétablir la paix, est que les compagnies consentent à entrer en pourparlers avec nous. »

Ainsi, à chaque phrase, à chaque mot presque, c'est la question de la « reconnaissance », qui, sous une forme ou sous une autre se pose comme la condition *sine qua non* de toute discussion amiable, et qui

reviendra d'ailleurs comme une sorte de « leitmotiv », dans toutes les déclarations ultérieures du comité.

La réponse de ce dernier était claire : l'entrevue immédiate entre les compagnies et les représentants des cheminots, ou la grève générale. Elle fut transmise par M. S. Buxton, au premier ministre M. Asquith, qui, peu après, se rendit lui-même dans la salle de réunion et adressa aux membres du comité de grève l'allocution suivante :

« J'ai examiné soigneusement, de concert avec le président du Board of Trade et avec mes collègues du cabinet, les réponses présentées par M. Bellamy aux cinq questions posées par M. Buxton. Votre réponse à la première et à la deuxième question est que les motifs qui ont donné lieu à la rédaction du manifeste, sont l'inobservation de la part des compagnies, de l'esprit et de la lettre de Conciliation Board Agreement de 1907, et l'impossibilité absolue pour les représentants des hommes d'obtenir le redressement des nombreux griefs dont ces derniers se plaignent.

» Vos réponses aux questions suivantes supposent l'exactitude de ces déclarations, et il est de la plus haute importance d'établir ou de réfuter, par une enquête impartiale, la légitimité de votre conduite. Dans ce but, le gouvernement de Sa Majesté est prêt à nommer immédiatement une commission d'enquête destinée à examiner les résultats du « Conciliation Agreement » et à indiquer, s'il y a lieu, les

amendements qu'il serait désirable d'apporter au « scheme » en vue d'amener une prompte solution des différends. J'espère être à même de vous indiquer sans retard les noms des commissaires qui se réuniront dans le plus bref délai possible.

»J'ajouterai que j'espère aussi, et avec la plus entière confiance, que nous pourrons compter sur votre concours pour apporter à la Commission l'aide et les renseignements les plus complets (1). »

Le gouvernement, ajoutait M. Asquith, était parfaitement neutre dans le débat ; mais, responsable des intérêts du public, il ne pouvait permettre un arrêt complet des chemins de fer dans le pays, et *aurait à prendre les mesures nécessaires pour prévenir une telle éventualité*. C'est dans cette vue qu'il avait proposé le moyen le plus prompt de vérifier, par une enquête confiée à un tribunal dont la parfaite indépendance était une garantie certaine d'impartialité, l'exactitude des réponses faites au questionnaire de M. S. Buxton.

D'autre part, le premier ministre attirait l'attention des membres du Comité sur les responsabilités très lourdes qu'ils assumeraient devant l'opinion publique s'ils rejetaient sa proposition. Sans vouloir, disait-il, employer à leur égard la menace ni

1. *Historique de la grève et de son règlement* (*the Economist*, 26 août 1911).

même les conseils, il ne cachait pas son désir très vif de les voir peser avec soin les paroles qu'il venait de leur adresser.

Contrairement à l'effet qu'en attendait son auteur, le « speech » de M. Asquith commença par faire naître parmi les ouvriers deux malentendus :

1° Malgré sa forme prudente et diplomatique, les représentants des unions s'obstinèrent à attacher à certains passages de la harangue, à certaines allusions à « l'obligation où se trouvait le gouvernement de prévenir l'arrêt complet des railways », un sens comminatoire.

Leur erreur sur ce point est explicable par cette circonstance que, dans le communiqué fait à la Presse, avaient été omis certains membres de phrases qui complétaient les paroles du ministre et en précisaient la portée ;

2° En dépit des mots « arrangement prompt et satisfaisant », les ouvriers trouvèrent que le premier ministre n'indiquait pas assez clairement le caractère spécial de la Commission proposée, ce qui (étant donnée la réputation bien établie de ce genre d'institution, comme moyen d'ajourner *sine die* la solution des questions pendantes) leur inspirait à son endroit la plus vive méfiance.

Ces deux malentendus auraient été facilement dissipés par une explication verbale entre le gouvernement et les membres du Comité. Est-ce à dire

qu'une telle démarche eût suffi à arrêter le cours des événements et à conjurer la grève ? Peut-être. Il est cependant permis d'en douter. Au fond, le grand reproche que les délégués des unions adressaient au ministre, c'était de n'avoir pas pesé de tout son pouvoir, de n'avoir pas employé au besoin « la menace aussi bien que les conseils », pour contraindre les Compagnies à entrer en pourparlers directs avec eux (1). Et en effet, nous voyons revenir cette préoccupation dominante, cette sorte d'idée fixe dans la question posée par eux dans la journée à M. Asquith :

Question. — « Demander au premier ministre s'il a fait, ou a l'intention de faire quelque chose pour mettre aujourd'hui en rapport les employés avec les compagnies. »

Peu après, ils recevaient le message téléphonique suivant :

Réponse. – « Négative : la démarche qu'a immédiatement en vue le premier ministre est la nomination de la Commission Royale déjà annoncée, qui s'occupera à la fois de l'enquête sur le mécanisme et le

1. D'après ce que nous avons dit de l'état d'esprit des compagnies, on peut juger combien cette tâche lui eût été difficile. Plus que jamais, celles-ci considéraient qu'admettre la « reconnaissance » des syndicats, c'était jouer leur existence même, et elles étaient résolues à pousser la résistance jusqu'au bout.

fonctionnement du système destiné à mettre les compagnies et les employés en rapport et à résoudre les différends, et des amendements à y apporter pour les améliorer. »

Ainsi s'évanouissaient les espérances que les syndicats avaient fondées sur l'intervention d'un gouvernement dont la politique intérieure leur avait fait supposer qu'ils pouvaient tout en attendre, et qui, à leurs yeux, pouvait tout auprès des compagnies. Furieux de ce qu'ils considéraient comme une défection ou tout au moins une preuve de mauvais vouloir, les représentants des unions déclarèrent refuser l'offre du cabinet, et en même temps rejeter sur ce dernier la responsabilité dont il aurait voulu les charger eux-mêmes quant aux conséquences que pouvait entraîner la rupture des négociations.

Dès ce moment les événements se précipitent. Une consultation improvisée est tenue le jeudi soir entre les délégués des ouvriers et quelques membres du « Labour party » ; des sièges principaux de l'A.S. R. S. sont expédiés vers tous les centres importants des railways du pays, 1.600 télégrammes contenant des phrases comme celles-ci : « Votre liberté est en péril (at stake). Tous les cheminots doivent faire grève en même temps. « Loyauté réciproque » signifie » victoire. »

L'envoi de ce mot d'ordre eut un effet instantané ; pendant près de trois jours (du jeudi soir au samedi

16 août), la grève se déchaîna sur presque tous les points du territoire, avec une intensité et une violence dont on aura une faible idée par les quelques détails que nous donnerons plus loin.

Mis en défaut par la rapidité foudroyante de la décision du comité, le gouvernement faisait au même moment des démarches actives en vue de dissiper le malentendu qui avait amené, dans la première partie de la journée, la rupture des négociations. La méfiance provoquée chez les syndicalistes par les paroles du président du Conseil, avait pris une expression plus bruyante et plus oratoire en se communiquant aux membres du « Labour party », et rendait la situation du gouvernement singulièrement difficile. Sur ces entrefaites, M. Asquith, dont la santé laissait à désirer, dut quitter Londres, après avoir délégué ses pouvoirs à M. Lloyd George ; l'éloignement momentané du ministre que des paroles mal comprises avaient rendu suspect aux yeux des ouvriers, pouvait déjà être considéré comme un présage favorable. Devinant que l'attitude du gouvernement ainsi que ses propositions avaient été faussement interprétées, mais pensant que le mal pouvait être réparé par une explication immédiate, le chancelier de l'Échiquier insista pour être mis en rapport avec les représentants des unions. Cette mission fut remplie par M. Ramsay Macdonald (1), trop

1. Membre du « Labour party » à la Chambre des communes.

tard toutefois pour prévenir l'envoi des ordres de grève.

Cependant M. Lloyd George — qui, par la popularité dont il jouissait, par la séduction personnelle qu'il exerçait sur les milieux ouvriers, semblait bien être cette fois l'homme de la situation — commença par faire à la Chambre des communes une déclaration catégorique sur les véritables intentions du gouvernement et mit en pleine lumière l'esprit parfaitement impartial dont ce dernier avait été animé dans toute cette affaire. Cette démarche opportune eut pour effet de ramener une certaine confiance dans les relations si malencontreusement rompues entre le gouvernement et le comité de la grève. Pendant toute la journée du vendredi, les différents centres de l'A.S.R.S. communiquèrent avec le Board of Trade, examinèrent ses propositions et lui firent parvenir leurs réponses par l'intermédiaire de M. Ramsay Macdonald. Les administrateurs des compagnies tinrent de leur côté deux réunions qui ne donnèrent lieu à aucune proposition nouvelle. Ainsi la journée se termina sans amener aucun changement.

Le plus difficile était maintenant de décider les compagnies à entamer avec les officiels des unions des négociations directes. Malgré la gravité des événements, malgré les pertes énormes que la grève leur infligeait journellement, elles persistaient dans leur attitude de résistance irréductible. Cependant, il fal-

lait en finir : le commerce paralysé, la vie du pays presque suspendue, les désordres se multipliant avec une rapidité effrayante, l'opinion publique affolée, réclamaient une solution immédiate.

Le samedi, une conférence eut lieu entre midi et 2 heures de l'après-midi au Board of Trade entre les membres du comité de grève et MM. Lloyd George et S. Buxton. Pendant ce temps, une pression énergique était exercée sur les compagnies, si bien que, lorsque les officiels des unions revinrent à 3 heures au Board of Trade, ils y trouvèrent deux des administrateurs, MM. Claughton et Guy Granet. Une discussion s'engagea aussitôt entre les représentants des deux partis antagonistes, discussion qui se prolongea fort avant dans la nuit ; à 11 heures du soir seulement put être annoncée la signature de l'accord dont nous indiquerons plus loin la teneur et les résultats. La grève était terminée, tout au moins virtuellement.

§ 3. — *Les principaux caractères de la grève*

Comme on l'a déjà remarqué, la grève des cheminots en 1911 n'a pas été une manifestation isolée et tenant uniquement à des causes particulières : elle est, pour ainsi dire, un des « numéros » les plus sensationnels d'un vaste programme (prélude lui-même d'entreprises encore plus considérables et

qui, d'ailleurs, ne se sont pas encore réalisées en Angleterre), dont l'exécution ne tendait à rien moins qu'à l'arrêt simultané et absolu de tous les moyens de transport.

Dès le mois de juin 1911, avait eu lieu une grève générale des marins, à laquelle on tenta de donner le caractère et les proportions d'une grève internationale, mais qui, par suite de l'insuccès des efforts dirigés en ce sens par M. Havelock Wilson, président de la « Sailmen's and firemen's Union », fut condamnée à demeurer « nationale » (1). Afin d'obliger les grandes compagnies maritimes à une capitulation plus prompte, les fêtes organisées en vue du « Coronation day » (jour du couronnement), parurent une occasion exceptionnellement favorable (2). Lors du premier voyage du paquebot *Olympic*, de la *White Star Line*, les marins et employés refusèrent d'em-

1. Il importe de faire ressortir le caractère d'incomparable gravité, dû à l'état déficitaire de la production agricole en Grande-Bretagne et à la situation insulaire de ce pays, que présenterait — même relativement à une grève de chemins de fer — une grève des transports maritimes. On peut dire qu'un conflit de ce genre équivaudrait pour l'Angleterre à un véritable suicide. Il ne faut pas oublier, en effet, que 80 o/o des blés et farines, 50 o/o de la viande, 90 o/o des fruits et légumes consommés dans le Royaume-Uni sont importés de l'extérieur

2. C'est cette grève que M. Yves Guyot qualifie énergiquement de « chantage national » (*la Grève des chemins de fer en Angleterre*, *Journal des Economistes*, n° du 15 septembre 1911); elle était peut-être aussi dans l'esprit de ses organisateurs un essai de « sabotage » d'une des traditions les plus chères à la majorité de la nation anglaise.

barquer si on ne leur accordait une augmentation mensuelle de 10 shillings ; leur demande ayant été admise, ils réclamèrent le lendemain 5 nouveaux shillings, qu'ils obtinrent également (1).

Les compagnies durent céder aux circonstances et, malgré la résistance de la « Shipping Federation » (2), la paye des marins fut augmentée partout.

Bientôt après, éclate la grève des tramways à Leeds, à Glasgow (3). Mais, avec la grève des dockers de Londres, nous voyons apparaître la seconde des phases vraiment importantes de l'agitation dans les transports.

Sous l'inspiration et la conduite de M. Ben Tillet, la « National transports workers federation » décrète le 31 juillet la grève des ouvriers des docks ; environ 100.000 camionneurs, gabariers, porteurs, porteurs de charbon et ouvriers du port cessent à la fois le travail.

Malgré la décision favorable de l'arbitre désigné pour examiner leurs réclamations (4), les dockers

1. Voir le *Times* du 17 juin 1911.

2. Fédération des patrons de navires.

3. L'épidémie de grève qui sévissait alors s'était d'ailleurs transmise à des industries qui (sauf en ce qui concerne les constructions navales) n'avaient avec celle des transports aucune relation : grève des ouvriers du bâtiment à Bristol, des constructions navales à Southampton, des tisseurs de paillassons à Londres, des plombiers à Glasgow, etc...

4. Sir Albert K. Rollit, choisi par le « London Labour conciliation and arbitration Board », pour statuer notamment sur l'augmentation de 1 penny par heure (8 pence an lieu de 7)

décidèrent, le 6 août, de ne pas reprendre le travail sans un ordre du « Transport workers' Executive » (1).

Dès l'avant-veille, 4 août, dans un meeting tenu à Stratford, les agents des chemins de fer en rapport avec le service de la navigation, avaient résolu de se solidariser avec les dockers de Londres (2).

Aussitôt après commence la grève des chemins de fer, qui, sur certains points, s'enchevêtre et se confond avec celle des services des docks. Le caractère de grève de solidarité, de « secondary strike », qu'elle avait relativement à cette dernière, elle le conserve dans les différentes phases de son développement. Après s'être déclarée à Liverpool parmi les « porters » et les « shunters » (3), de la Lancashire and Yorkshire Railway Company, elle se communique aux ouvriers de Manchester (4), puis aux

---

demandée par les grévistes A la suite des avantages consentis à ces derniers, les autorités du port de Londres s'empressèrent d'ailleurs d'augmenter la plupart de leurs tarifs de 7 1/2 0/0. La grève des docks de Londres fut résolue (et encore d'une façon assez incertaine), le 11 août à minuit, par un arrangement signé au Board of Trade entre l'association des « Master Lightermen and Bargeowners » d'une part, et l'« Amalgemated Society of Watermen, Lightermen and Watchmen of the river Thames », de l'autre (*Times*, n° du 12 août 1911).

1. *Times*, n° du 7 août 1911.

2. *Times*, n° du 5 août 1911.

3. Personnel de formation des trains.

4. A Manchester même l'interruption du travail a commencé parmi les « unskilled labourers » (qui, on l'a déjà vu, comprennent un grand nombre de non-syndiqués). Aussitôt, beaucoup de mécaniciens et autres « skilled workers » se sont joints à eux par sympathie (*Labour leader*, n° du 11 août 1911).

hommes de la London and North Western Railway Company, du Midland, aux lignes du Cheshire. On mentionne comme un fait significatif, que les agents des chemins de fer des villes comme Manchester, Blackburn, Preston et Bradford, ont décidé de ne pas toucher aux marchandises à destination de Liverpool, où leurs camarades les avaient précédés dans l'interruption du travail (1).

C'est ce caractère de grève de sympathie, affecté par l'agitation dès la première heure, qui explique la façon dont elle a éclaté, sans motifs apparents, sans notification préalable, sans même que les « Conciliation Boards » aient été saisis de demandes nouvelles ; il a suffi pour la déclancher, de l'action du fil conducteur établi par les syndicalistes (2) pour relier les grèves les unes aux autres (3).

---

1. *Labour leader*, n° du 11 août 1911.

2. Six mois avant les événements, dit M. Ellis Barker, Tom Mann avait donné à sa propagande un but prochain et conseillé une vaste grève des cheminots : « Inspirateur du mouvement, il en a été en même temps le chef. Ce révolutionnaire est responsable des formidables grèves qui ont éclaté récemment ».

3. G. Bertin, *la Conciliation et l'arbitrage dans les chemins de fer anglais* (*Revue politique et parlementaire*, n° du 10 mars 1912). D'ailleurs, l'agitation, une fois commencée, se communique avec une rapidité qui tient du prodige : le 9 août 3.000 employés cessent le travail à Liverpool ; le 10 août il y a 4.000 nouveaux grévistes dans cette ville, et 1.000 à Birkenhead ; le 12, 1.400 à Londres, 4.000 à Hull, 5.000 à Birmingham, successivement Leeds, Harwich, Cardiff, se joignent au mouvement. Le 14, à Liverpool, près de 100.000 manifestants, cheminots et dockers, proclament la grève générale des ouvriers des transports si le

*
* *

Aucune action dirigeante ne s'est exercée de la part des chefs du parti ouvrier. Ils n'ont été appelés à intervenir ni lorsqu'il s'est agi de déclarer la grève, ni comme représentants des cheminots au cours des négociations qui se sont engagées entre ces derniers et les membres du gouvernement.

Leur rôle s'est réduit, en somme, à prononcer au Parlement quelques périodes plus ou moins éloquentes, à proférer quelques diatribes indignées contre la méthode violente dont, à leur avis, les pouvoirs publics avaient usé dans la répression des troubles causés par la grève. Tout au plus leur intervention s'est-elle manifestée d'une façon effective dans la dernière phase du conflit, — et encore s'est-elle bornée à un rôle d'intermédiaire, de commissionnaire, pourrait-on dire —, lorsque M. Ramsay Macdonald se chargea de porter au comité de grève les propositions du Board of Trade, et à ce dernier les réponses des représentants des ouvriers.

En dehors de ces fonctions de comparse, ou même de « grande utilité », les membres du Labour party ont été laissés tout à fait à l'écart. « Les meneurs (1)

---

lendemain 15, la Compagnie n'entre pas en négociation (G. Bertin, *op. cit.* V. aussi Yves Guyot, *la Grève des chemins de fer en Angleterre* (*Journal des Économistes*, n° du 15 sept. 1911). et le *Times*, n°s des 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15 août 1911).

1. Ben Tillet pour les dockers, Tom Mann pour les cheminots.

ont agi sans eux, et à vrai dire, contre eux », en sorte que « n'ayant pas conduit le mouvement, ils ont été réduits à s'en faire les caudataires » (1).

*
* *

Au point de vue légal, la grève de 1911 présente, quant au fond et quant à la forme, une longue série d'infractions aux règles établies et généralement respectées jusque-là, en matière de conflits du travail (2).

Quant à la forme d'abord : lorsque le 15 août 1911, les secrétaires des quatre grandes Unions des chemins de fer, réunis à Liverpool, ont pris la direction du mouvement, ils l'ont fait sans consulter au préalable leurs chefs : sans que, conformément aux statuts de la plupart des syndicats, un vote préliminaire émanant des adhérents réunis en assemblée générale les y eût autorisés, ils ont envoyé aux compagnies un ultimatum leur enjoignant, sous peine de grève générale, de se rencontrer avec les représentants des Unions (3). Sur le refus catégorique des

1. Yves Guyot, *La grève des chemins de fer en Angleterre.* (*Journal des Économistes*, n° du 15 septembre 1911).

2. Nous laissons de côté, ici, la question de la légalité de la grève de 1911 au point de vue des atteintes portées à la propriété. (Conspiracy and Protection. of. property Act (1875, section VII) et du « picketing »(Trade disputes Act. section II (1°), dont nous nous occuperons au paragraphe relatif à l'intervention de l'armée dans les grèves,

3. Dans cette occasion, les quatre grands syndicats des chemins de fer, *souvent en rivalité avant la fondation des Conciliation Boards*, firent « masse » contre le capital (*Labour leader*, n° du 11 août 1911).

compagnies, l'ordre de grève a été lancée le 17 au soir aux différentes sections provinciales des syndicats. A aucun moment les formalités consacrées par l'usage ou par les règlements intérieurs des associations professionnelles n'ont été observées.

Quant au fond, la grève de 1911 a été déclarée en violation de toutes les conventions et de tous les engagements antérieurement contractés. Tandis que les compagnies demandaient vainement le renvoi des difficultés pendantes, aux Conciliations Board et aux arbitres, les syndicats, après s'être répandus en accusations vagues, ont déchiré purement et simplement une convention qui les liait jusqu'au 6 novembre 1914 (1).

Lorsque, comme en 1907, l'intervention du gouvernement s'est produite, elle n'a pu exercer son action dans le sens d'un retour au respect des conventions ; en face de la grève et de l'émeute, il n'a eu d'autre ressource que d'amener les compagnies à renoncer à se prévaloir de l'accord de 1907, et à conclure avec les syndicats, le 19 août 1911, un nouvel accord qui a remis en question toute l'organisation établie quatre ans auparavant.

1. Ce n'est qu'après la publication de leur ultimatum aux compagnies, alors que la grève était déjà en pleine activité (et particulièrement lors de la conférence finale du 19 août), que les ouvriers se sont décidés à formuler quelques griefs précis. Cf. G. Bertin, *la Conciliation et l'arbitrage dans les chemins de fer anglais*.

*
* *

Bien que la grève ait sévi sur les points les plus différents du territoire, elle est loin d'avoir fait sentir ses effets avec la même intensité dans toutes les régions du Royaume-Uni. Suivant *l'Economist* (1). c'est dans les districts du Nord que la situation aurait atteint son plus haut degré de gravité (2). Les grands centres, Liverpool, Manchester, furent tout particulièrement éprouvés. D'ailleurs, comme on le verra plus loin, la situation ne fut guère moins mauvaise dans la partie Sud du Pays de Galles. A Londres même, l'interruption des services locaux se répartit de façon assez inégale, et c'est dans la portion septentrtonale de la métropole qu'elle fut le plus fortement ressentie ; le « Tube » et l'Underground » (3), sur lesquels on avait redouté un arrêt complet de la circulation, purent continuer à fonctionner, sauf une seule ligne sur laquelle le service fut absolument suspendu (4).

Sur les lignes écossaisses, la cessation du trafic fut plus lente à se produire. C'est seulement le vendredi que la grève fut déclarée à Édimbourg, avec annonce d'une grève générale pour le lendemain. L'accord

1. Numéro du 26 août 1911.
2. Le même journal fait remarquer que cette région comptait précisément la plus forte proportion d'ouvriers syndiqués.
3. Chemins de fer métropolitains.
4. *Economist*, n° du 26 août 1911.

intervenu le 19 entre les représentants des Unions et les compagnies vint interrompre l'exécution de cette menace. Il en fut à peu près de même pour les réseaux irlandais (1).

En somme, si la grève fut suffisamment étendue pour paralyser un instant la vie commerciale du pays et faire régner dans certaines régions une véritable terreur, on ne peut pas dire qu'elle ait été générale au sens absolu du mot, c'est-à-dire qu'elle ait englobé la totalité du personnel de la voie ferrée.

Bien qu'il soit difficile de trouver sur ce point une base d'évaluation vraiment précise, on peut dire qu'il s'en faut de beaucoup que ce dernier résultat ait été atteint. Les chefs de la grève eux-mêmes n'ont pas estimé à un chiffre supérieur à 200.000 le nombre de grévistes, et encore y a-t-il tout lieu de croire que cette évaluation est empreinte d'une exagération notable ; il est permis de considérer comme plus vraisemblable le chiffre de 140.000 proposé par la *Labour Gazette* (n° de janvier 1912) (2). Si l'on songe que la grande majorité des ouvriers en grève était composée de syndiqués, et que ces derniers formaient une proportion de 40 o/o à peine de l'effectif total des cheminots, on est amené à cette conclusion que

1. *Ibid.*

2. Le dernier nombre se rapproche d'ailleurs sensiblement de celui de 150.000 adopté par l'*Economist* (*Les dommages causés par la grève et la protection de la propriété*, n° du 26 août 1911.

la cessation du travail est loin d'avoir été aussi complète que l'on serait tenté de l'imaginer (1).

Cette circonstance, jointe à la durée relativement courte de la grève, fait ressortir d'une manière d'autant plus frappante la violence et l'étendue des ravages que celle-ci a exercés dans des régions très loignées les unes des autres.

Indépendamment des pertes matérielles considérables qui devaient fatalement découler de la désorganisation du service des transports (2), il est permis

1. Deux réseaux le « South Western » et le « Great Eastern » en furent même pratiquement exempts. *Ibid.*

2. Ces pertes sont évidemment très difficiles, pour ne pas dire impossibles à calculer. On pourra toutefois en concevoir l'importance si l'on remarque que le déficit *direct* éprouvé par le trafic des diverses compagnies (le seul que les statistiques permettent d'évaluer avec quelque précision), s'élève pour la semaine écoulée entre le 12 et le 19 août, à la somme de un demi million de livres (12.500.000 fr.), dont 100.000 livres pour le London and North Western, 91.000 pour le Great Western, 54.000 pour le Midland, etc... (*Économist* du 26 août 1911 : « *Les dommages causés par la grève* »...) Il va sans dire que cette perte est insignifiante, relativement à celles causées au commerce par l'interruption des relations entre l'intérieur et les pays étrangers, par l'abandon des marchandises périssables (denrées, matières premières), laissées en souffrance dans les docks ou dans les gares, par l'absence de transactions, etc., etc. Afin de donner une idée saisissante du préjudice matériel causé au pays pour la grève des cheminots, le journal cité tout à l'heure n'hésitait pas à comparer les pertes qu'eût entraînées le conflit, si, au lieu d'une semaine à peine, il eût duré tout un mois avec la même intensité, à celles qu'a causées à la Grande-Bretagne la guerre Sud-Africaine prolongée durant plusieurs années par la lutte des « guerillas » boers, et qui compte parmi les expéditions coloniales les plus onéreuses de l'époque contemporaine.

de dire que jamais peut-être aucune grève n'avait jusque-là occasionné, dans un laps de temps aussi bref, autant d'attaques dirigées contre la propriété ou contre les personnes, autant de tentatives de s'opposer par la force au fonctionnement de l'industrie affectée par la crise, et d'une façon générale autant de troubles présentant un tel caractère de gravité.

Malheureusement les dispositions que le Gouvernement avait prises, aussitôt la grève déclarée, en vue du maintien de l'ordre (1), n'atteignirent pas toujours le résultat visé : dans bien des cas elles se révélèrent insuffisantes, d'autres fois elles semblèrent augmenter la surexcitation des grévistes, et des collisions sanglantes mirent trop souvent ces derniers aux prises avec l'armée ou avec la police (2).

1. L'ordre donné le 10 août aux généraux en chef de se mettre en mesure de prêter main-forte aux autorités civiles fut transmis par eux, le 16, aux divisionnaires, et par ceux-ci aux brigadiers ; le 17, (c'est-à-dire le lendemain de l'envoi de l'ordre de grève), 30.000 hommes de troupes étaient répartis sur les points principaux du réseau et préposés à la garde des stations et des travaux d'art.

Rappelons que les devoirs à remplir par les troupes requises par le pouvoir civil sont déterminés par les paragraphes 948 et 968 des « King's Régulations », et la quantité de munitions à leur remettre par le paragraphe 1722 du même règlement.

2. Dans un discours prononcé le 19 août à Merthyr Tydvil M. Keir Hardie, cherchant à rejeter sur le premier ministre la responsabilité de la grève, s'exprimait ainsi : « Ce fut après la réponse aux délégués du comité (M. Asquith) qu'il enverrait des troupes pour contraindre les hommes à la soumission, que fut expédié le télégramme ordonnant la grève. »

En réalité, M. Asquith ne se servit pas de ces expressions

On a déjà dit quelques mots des désordres qui marquèrent à Liverpool le début de la grève et qui malheureusement ne se terminèrent pas sans effusion de sang. Mais c'est surtout dans les vallées de la Galles du Sud, dans le Camarthenshire, dans les comtés de Cardigan, de Pembroke, de Brecknock, de Monmouth, etc.., dans lesquels l'agitation de la voie ferrée se compliquait encore la campagne dirigée contre les Juifs (Jew-baiting), et du « Wholesale-looting » (pillage des magasins de gros) que les bagarres furent les plus nombreuses et les plus violentes.

C'est ainsi que les grévistes, s'étant emparés du train-poste venant de Fishguard, refusèrent de se rendre aux sommations qui leur furent faites de l'abandonner et de laisser la circulation libre. Les troupes préposées à la garde de la voie, rassemblées à la hâte par un officier, durent charger à la baïonnette pour dégager le convoi.

La même manœuvre fut tentée par les émeutiers à Llanelly, mais cette fois avec des conséquences plus tragiques. Dans l'après-midi du samedi (19 août), la foule entra en collision avec des fusiliers du régiment de Worcester, chargés de protéger un

---

mais il se montra nettement résolu à maintenir l'ordre ; les délégués ayant rencontré chez lui une fermeté à laquelle ils ne s'attendaient pas, estimèrent qu'il n'y avait pas à reculer, et lancèrent l'ordre de grève.

train qui venait d'entrer en gare. Après les sommations d'usage, lecture fut donnée du « Riot Act » (1), puis une salve fut tirée en l'air. Mais cette tentative d'intimidation manqua son effet, les manifestants ayant constaté que les armes des soldats étaient chargées à blanc, et la surexcitation ne fit que s'accroître. Finalement, quelques coups de feu isolés partirent (tirés cette fois avec des cartouches à charge normale), et deux hommes (2) qui se trouvaient mêlés à la foule furent tués. Cet événement même ne calma point les grévistes. Vers minuit, ils attaquèrent et incendièrent les magasins de marchandises, ainsi que deux wagons-réservoirs remplis de pétrole, dont l'explosion tua six hommes et en blessa plusieurs autres (3).

Ces troubles, qui se répétèrent avec plus ou moins d'intensité à Montmouth et dans diverses autres localités du pays de Galles (4), provoquèrent dans le public, une indescriptible émotion.

Comme cela a généralement lieu en semblable

---

1. Loi sur les séditions.

2. Apparemment, des non-grévistes, ajoute le journal auquel nous empruntons ces détails (*The Economist, les dommages causés par la grève et la protection de la propriété*, nº du 26 août 1911).

3. *Ibid.*

4. A Trédegar, disait M. Winston Churchill devant la Chambre des Communes, on a vu des magasins de vêtements pillés par des personnes dont l'honorabilité avait été jusque-là à l'abri de tout soupçon.

occurrence, ils furent l'objet de commentaires trés opposés dans les différentes fractions de la Presse et du Parlement. Tandis que les uns attribuaient à l'intervention « souvent injustifiée, toujours brutale » de la force armée, la cause de tous les désordres, d'autres reprochaient au gouvernement son manque d'énergie et l'insuffisance des dispositions prises par lui en vue de sauvegarder la paix et la sécurité publiques dont il avait la responsabilité.

Dans la sèance parlementaire du 22 août, Lord Haldane, chef du War Office (ministre de la Guerre), tout en déplorant que la répression eût fait des victimes, n'hésita pas à témoigner sa satisfaction pour la conduite que les soldats avaient tenue pendant les troubles (1). Le Labour Party, qui avait d'ailleurs à se dédommager de l'inaction à laquelle il avait été réduit durant toutes les négociations, fit entendre des protestations indignées et violentes (2).

---

1. « Il y a eu 'seulement cinq hommes tués par les fusils des soldats, » disait Lord Haldane devant la Chambre des lords, « je dis « seulement », mais je pense que c'est un grand désastre que la mort de cinq hommes ; mais il vaut mieux qu'on ait eu la preuve que la loi était en mains fermes. et que le désordre pouvait être réprimé, que si les troupes avaient manqué au devoir qui leur est imposé par le droit commun (The common Law of the Land). »

2. M. Ramsay Macdonald allait jusqu'à demander la mise en accusation du gouvernement pour la manière dont celui-ci s'était conporté à l'égard des grévistes (V. Yves Guyot, *la Grève des chemins de fer en Grande-Bretagne*. *Journal des Économistes*, sept. 1911).

Dans le *Railway Review*, M. Warlde blâma avec vivacité l'attitude inqualifiable du gouvernement, traitant en ennemis dangereux des hommes qui ne faisaient qu'exercer un droit légalement reconnu. Dans une virulente invective, M. Keir Hardie flétrit devant le Parlement « les soldats assassins de Featherstone ». De son côté, M. Ramsay Macdonald attaqua violemment le Home Secretary, M. Winston Churchill, au sujet de l'abus dont, suivant lui, ce dernier s'était rendu coupable en outrepassant ses pouvoirs dans l'emploi qu'il avait fait de la force armée.

Ce qu'il y avait d'intéressant dans l'interpellation de M. Ramsay Macdonald, c'est qu'elle sortait du domaine de la déclamation pure, pour porter le débat sur le terrain légal, vraiment bien délaissé dans toute cette affaire. Le député du « Labour party » en effet, ne contestait pas absolument au ministre de l'Intérieur le droit de faire appel aux troupes pour assurer le maintien de l'ordre en cas de grève ; ce qu'il lui refusait formellement, c'était la faculté de le faire de sa seule initiative, ou par une simple entente avec son collègue de la Guerre. Selon lui, la légalité de l'envoi des forces militaires, sur les divers théâtres de la grève, était subordonnée à deux conditions : 1° une demande expresse émanant des autorités des villes intéressées ; 2° une autorisation spéciale accordée par le Parlement. Or, dans les mesures prises à l'occasion de la grève des che-

minots, aucune de ces deux conditions n'avait été respectée.

Sans nier dans sa réponse qu'il se fût produit quelques contestations, quelques froissements entre les autorités civiles de certaines localités (1) et les chefs des détachements envoyés pour prévenir les troubles, M. W. Churchill allégua qu'il avait cru devoir sacrifier des questions touchant moins au fond qu'à la forme, et dont le règlement eût été une source de retards considérables, aux nécessités d'une situation dont le caractère sans précédent de gravité requérait une action prompte et décisive. D'ailleurs, si c'était un droit pour les travailleurs de faire grève, c'était aussi un droit pour l'ensemble des habitants du pays, et en particulier pour les classes pauvres (toujours les plus éprouvées en pareil cas), d'être protégés contre la famine (2) et le manque de

---

1. On reconnaît d'ailleurs là l'esprit d'indépendance qui anime les municipalités des « cités » anglaises, jalousement attachées à leurs libertés et à leurs « franchises », et le souci très vif en Angleterre, de prévenir tout empiétement de l'élément militaire sur l'élément civil.

2. Il est bon de noter que, étant donné la situation économique de l'Angleterre, une grève combinée de dockers et de cheminots peut provoquer dans la population une disette terrible, une famine comme il ne s'en est pas produit depuis le moyen âge. A Liverpool, la suspension des arrivages de lait a déterminé une mortalité infantile considérable, et pendant la « grande semaine » des grèves, la mortalité s'est élevée à 24,5 0/00 contre 12,13 0/00 pendant la semaine correspondante de l'année précédente (Ch. de Lasteyrie, *la Nationalisation des chemins de fer anglais* [*Revue financière universelle* du 15 juillet 1912]).

matières premières, et il avait fallu prévenir à tout prix ce résultat auquel tendait l'arrêt complet de la circulation des trains visé par les grévistes. « Ce n'est pas une exagération de prétendre — s'est écrié éloquemment le « Home Secretary » — que l'arrêt des chemins de fer et du trafic dans les ports, produirait dans un temps très court, dans un temps qui se mesurerait par jours plutôt que par semaines, un manque de travail complet suivi d'une famine absolue...

» ... L'arme de la grève générale est la plus puissante du monde, mais elle ne peut être employée que dans un but de suicide, et c'est sur la population ouvrière, sur les villes et districts manufacturiers de l'Angleterre, qu'elle frapperait de la manière la plus cruelle. Si une pareille occurrence se produisait, le devoir des pouvoirs publics serait clair. Aucun ministère, qu'il soit libéral, conservateur ou socialiste, ne pourrait s'y dérober sans être traître à la patrie... Les chemins de fer doivent marcher, et le gouvernement, quel qu'il soit, est responsable de leur fonctionnement (1). »

1. Il est intéressant de rapprocher de ces paroles la déclaration retentissante que fit, dans des circonstances analogues (la grève des cheminots en 1910), M. Briand devant la Chambre française, sur le recours possible à l'illégalité.

Sans doute, c'est là un système qui trouve sa justification dans des circonstances de fait. Mais ne peut-il pas conduire, s'il est généralisé, à des conséquences parfois dangereuses : n'est-ce pas le *salus populi suprema lex*, cette formule qui, au dire de M. Yves Guyot, renferme la théorie du salut public qui permet toutes les tyrannies ?

D'ailleurs si la loi avait été violée au cours des derniers événements, c'est certainement du côté des grévistes eux-mêmes qu'elle avait reçu les plus graves atteintes. Bien qu'il soit permis de trouver discutable, au point de vue théorique, la méthode qui consiste à opposer aux illégalités dont on est soi-même accusé les illégalités commises par des adversaires, il faut reconnaître que les actes accomplis par les cheminots durant ces quelques jours, fournissaient sur ce point à l'argumentation du ministre de l'Intérieur des éléments d'une irrésistible puissance.

On sait, par ce qui a été dit à ce sujet dans notre introduction que le « Trade disputes act » avait reconnu comme légal l'usage du « picketing », prohibé auparavant par la loi de 1875 (1), mais en ajoutant toutefois que ce caractère de légalité impliquait l'abstention de tout moyen violent (2). Déjà, à l'occasion des excès commis pendant la grève des dockers (3), une circulaire du « Home Office » était

1. « Conspiracy and protection of property act », section 7.

2. Rappelons les passages les plus essentiels du texte : « Il sera légal pour une ou plusieurs personnes agissant, etc... de veiller devant ou auprès d'une maison ou d'un lieu où une personne habite, travaille, etc... si elles veillent ainsi uniquement dans le but d'obtenir ou de communiquer paisiblement des informations ou de persuader paisiblement à un individu de travailler ou de s'abstenir de travailler ». (Loi du 21 déc. 1906, § 11, (1).

3. Les camionneurs (carmen) de Londres s'étaient particulièrement dinstingués par leur attitude agressive, dételant les chevaux, renversant les voitures, jetant les marchandises sur la

venue rappeler au chef de la police l'existence de cette dernière restriction. M. W. Churchill avait même eu soin de faire observer que la section II (1°) de la loi du 21 décembre 1906 cesserait de s'appliquer lorsque le nombre des personnes pratiquant le picketing dans un lieu déterminé serait assez considérable pour exclure toute idée de persuasion pacifique (1).

Malheureusement les faits recueillis et publiés au jour le jour par les feuilles anglaises démontrent de de façon irréfutable que les cheminots ont employé pendant la grève tous les modes de picketing possibles sauf le « peacefvl picketing».

Menaces dirigées contre les ouvriers qui avaient continué le travail (2), persécution contre les

---

chaussée, pratiquant sur une large échelle la « chasse aux renards » (Cf. Yves Guyot, *la Grève des chemins de fer en Angleterre*, *Journal des économistes* du 15 septembre 1911).

1. Le *Times*, n° du 15 août 1911.

2. Sous ce titre : *les Griefs des hommes*, avec, en sous titre : *le Terrorisme à Liverpool*, nous lisons dans un entre-filet du *Times* (15 août 1911) : Il (le terrorisme) a existé, mais causé par les grévistes, qui visitaient les habitations des non-grévistes et menaçaient les femmes d'incendier leurs maisons si leurs maris continuaient le travail, et suivaient en bandes les travailleurs avec des objurgations et des menaces.

A propos de ce mode particulièrement odieux de picketing «indirect », il est peut-être intéressant de rappeler que la jurisprudence avait dans différents arrêts rendus sous l'empire de la loi de 1875, étendu notablement la portée de la section 7 de cette loi, (dont la subdivision 1, non abrogée par l' « act de 1906.punit l'emploi du moyen d'intimidation contre les femmes et les enfants

« blacklegs » (jaunes), agressions contre des agents isolés (cabines de signaleurs, par exemple), tous les procédés ont été mis en œuvre pour contraindre par la force à faire cause commune avec les grévistes, ceux qui n'avaient pas voulu se joindre à eux de leur plein gré.

Mais à l'emploi de ces moyens de « persuasion » individuelle, qu'il serait vraiment bien difficile de considérer comme pacifiques, ne s'est pas bornée l'action des masses ouvrières surexcitées par les meneurs. De véritables attentats, des actes de pillage et de brigandage, ont été commis sur différents points : attaques de gares et magasins, tentatives de déraillement et de déplacement d'aiguilles, tentatives d'arrêt des convois, pierres jetées contre les wagons, fils télégraphiques et téléphoniques coupés, tentatives d'incendie (1), etc., etc.

---

d'une autre personne), en considérant qu'il n'était pas nécessaire, pour que la picketing fût punissable, que la personne que l'on cherchait à contraindre fût la même que celle qui était « surveillée » ou « obsédée » (watched or beset).

(Cf. V. Geldart, Rapport de la commission royale, etc... *Economic journal*, juin 1906).

1. A ce sujet *l'Économist* a dressé des méfaits commis pendant la grève, un bilan dont la lecture est singulièrement édifiante ; ce journal constate qu'il s'est produit, en l'espace de quarante-huit heures : neuf tentatives de destruction de trains : six attaques contre les gares et d'autres, bien plus nombreuses, sur les postes spéciaux. Et il cite quelques exemples : le vendredi, tentative de déraillement près d'York, la voie ayant été bloquée avec du charbon et des pierres ; le samedi, sur le réseau de Taff Vale

En présence de tels attentats, les dispositions de la loi de 1906, tout aussi bien que les circulaires ministérielles relatives au picketing, semblent une amère dérision.

La lutte engagée par les cheminots contre les compagnies prenait ainsi le caractère et les proportions d'une guerre ouverte et impitoyable contre la société tout entière, qu'elle plaçait entre la menace de la famine et celle des plus terribles catastrophes. M. W. Churchill aurait pu, sans pousser à l'extrême cette argumentation, dont nous avons signalé le danger (1), faire observer à ses interpellateurs que, puisque les ouvriers s'étaient comportés en véritables belligérants, ils devaient être traités comme tels, et

---

nouvelle tentative commise au moyen d'un déplacement de rail et qui échoua de bien peu.

A Long Eaton, près de Nottingham, un poste de signaux fut détruit, et une pièce de bois placée en travers de la voie eût fait dérailler le « Great Central Express » sans un heureux hasard qui fit voler la pièce en éclats sous le choc des roues de la machine.

Une ligne téléphonique aboutissant à Derby fut coupée près de Matlock, des fils télégraphiques à Berwick (Galles du Sud), près de Wolverhampton et de Peterborough. A Derby, les grévistes tentent de s'emparer des entrepôts de marchandises ; à Birmingham, on attaque les camions transportant des vivres et les policemen qui escortent les voitures sont assaillis à coups de pierres, etc., etc. (*Les Dommages causés par les grèves et la protection de la propriété, The Economist*, n° du 26 août 1911).

(A propos des détériorations commises par les grévistes sur les voies ferrées, cf. la loi française du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, art. 16 et 17.

1. Voir p. 222, note .

que toute guerre entraîne une suspension momentanée des lois existantes.

Si, par son attitude durant la crise, le cabinet anglais avait encouru un reproche, c'était plutôt celui que lui adressait d'autre part M. Austen Chamberlain, d'avoir, par sa mollesse et ses hésitations, rendu possibles des faits du genre de ceux dont la chronique de la grève nous fournit de trop nombreux exemples.

Sans doute, il serait imprudent d'affirmer que, si l'action des pouvoirs publics avait été plus prompte et plus décisive, tout désordre, toute violence eussent été évités : les doctrines professées par les agitateurs révolutionnaires et dont nous avons donné ailleurs un aperçu (1) avaient dès lors pénétré trop avant dans les masses ouvrières, pour que le mot d'ordre émané des chefs du mouvement gréviste ne trouvât point, parmi les agents des chemins de fer, un assez grand nombre d'hommes prêts à l'exécution (2). Ce qu'il est permis de supposer, c'est que des précautions rapides et judicieuses, prises dès les débuts du

1. Voir au commencement de ce chapitre le paragraphe intitulé : « Les causes de la grève ».

2. Sans faire remonter aux dirigeants de la grève la responsabilité de toutes les violences qui se sont produites, *l'Economist* semble bien donner à entendre que la plupart d'entre elles ont eu lieu sinon par leur ordre, du moins sous leur inspiration directe. (*Les dommages causés par les grèves et la protection de la propriété*, V. n° du 26 août 1911.

conflit, en eussent limité les conséquences dangereuses en les réduisant à l'état de manifestations isolées (1).

En réalité, le cabinet Asquith s'est trouvé, au cours de toute cette affaire, dans une situation assez embarrassante. En butte d'un côté aux attaques des conservateurs (ou unionistes) et d'une partie des libéraux, enclins à prendre fait et cause pour

1. Encore convient-il d'être assez réservé sur ce dernier point. En supposant que la première impression produite par une intervention énergique eût manqué son effet, le gouvernement anglais eût-il été à même de pourvoir à la sécurité du public? La faiblesse numérique des effectifs militaires dont il disposait lui eût-elle seulement permis d'assurer la garde des stations, postes de signaux, points de jonction des innombrables travaux d'art (ponts, tunnels, etc.), échelonnés sur les diverses lignes? Quand on songe qu'au plus fort de la grève, le total des troupes concentrées dans Londres n'a point dépassé 16.000 fantassins et 2.000 cavaliers, on se prend à douter qu'un pareil nombre d'hommes eussent été capable, l'émeute sévissant simultanément sur toutes les lignes, d'assurer l'ordre dans une ville qui couvre 122 milles carrés de superficie (690 milles carrés dans le périmètre soumis à la juridiction de la police métropolitaine).

Il faut reconnaître que, sous ce rapport, les moyens dont dispose le gouvernement français pour réduire une grève de chemins de fer sont incomparablement plus puissants; en effet, la supériorité numérique de l'armée de terre permet une surveillance beaucoup plus efficace des divers points du réseau. Ensuite la loi militaire française autorise le ministre de la Guerre à mobiliser dans leurs fonctions par simple décret, les employés appartenant aux différentes classes, de la réserve ou de la territoriale, et qui forment l'immense majorité du personnel. C'est à ce dernier moyen, on se le rappelle, que le ministère Briand eut recours pour briser la grève des cheminots français en octobre 1910. Ce moyen a d'ailleurs été jugé légal par un arrêt du Conseil d'État (Voir *le Temps* du 19 juillet 1913, en dernière heure).

les compagnies et à exiger contre tout mouvement ouvrier une répression énergique, il avait d'autre part à compter avec les susceptibilités d'une autre fraction importante des libéraux avancés ou radicaux, ses amis, des Irlandais, et des membres du parti du travail, ses alliés, tous favorables aux revendications des cheminots et à la liberté de la grève. D'où cette politique hésitante, ces tergiversations, ces alternatives d'incertitude et de décision, si bien mises à profit par les promoteurs de la grève, dans leur tentative de propager l'agitation dans le pays tout entier.

Pour nous résumer, récapitulons en quelques lignes les caractères dominants, (caractères dont plusieurs sont demeurés à l'état de tendances et n'ont pu s'accuser complètement), qui contribuent à donner à la grève de 1911 sa physionomie originale.

1° Hostilité contre toute entente, contre toute convention entre employeurs et employés, et en particulier contre les ententes visant à l'institution de la conciliation et de l'arbitrage pour résoudre les conflits ; mépris complet pour celles qui ont pu être conclues antérieurement. (C'est ce qui a eu lieu ici pour l'accord signé en 1907 et qui devait rester en vigueur jusqu'en 1914.)

2° Liaison des grèves entre elles, de façon à enserrer le pays dans un vaste réseau immobilisant d'abord toute une catégorie d'industries connexes (en l'espèce

les industries des transports), pour paralyser ensuite l'activité industrielle dans toutes les autres branches de la production et amener ainsi à la grève générale « intégrale ».

3° Répudiation de l'intervention législative. L'action parlementaire a été à peu près négligée, comme trop lente et insuffisamment efficace. En revanche, activité des syndicats et disposition de leur part à se grouper pour faire « bloc » contre les capitalistes, c'est-à-dire contre les compagnies.

4° Cette activité des syndicats s'est elle-même exercée d'une façon confuse, anarchique. Ce sont les minorités avancées et turbulentes qui ont entraîné la masse : la discipline jusqu'alors observée dans les conflits du travail a tout à fait disparu, et dans bien des circonstances le mouvement a échappé à la conduite et au contrôle des dirigeants des unions.

5° Les procédés préconisés par les théoriciens de l'action violente ont été la plupart du temps employés: Sabotage, picketing agressif, attaques contre les gares, tentatives d'agression contre les trains, etc., tous les moyens d'intimidation de nature à faire impression, à agir même par la terreur sur les compagnies, sur les non-grévistes et sur le public, ont été mis en œuvre.

En somme, nous retrouvons dans cette grève l'application de la plupart des méthodes préconisées par l'école syndicaliste.

Il est vrai que certains leaders du parti de travail repoussent toute assimilation entre les tendances de cette école et celles qui ont donné lieu à l'agitation dans les chemins de fer (1). A en croire notamment M. Philip Snowden, l'analogie serait uniquement de surface, et il faudrait voir dans l'agitation de 1911-1912, non pas un mouvement syndicaliste, mais bien un mouvement *trade-unioniste*, ce qui est tout différent. Au contraire du syndicalisme, le trade-unionisme admet l'existence de l'État; il a confiance dans l'action parlementaire pour amener l'amélioration des conditions du travail, il envoie des représentants au Parlement et attend du recours aux pouvoirs politiques son émancipation économique ; loin de croire à la toute-puissante efficacité de la grève, il s'attache au contraire à la prévenir en entamant avec les employeurs des négociations amiables. Tandis que le syndicalisme préconise la grève spontanée, imprévue, comptant sur le seul enthousiasme révolutionnaire pour soutenir les travailleurs pendant sa durée, le trade-unionisme s'y prépare de longue main et amasse des fonds de réserve afin de parer aux besoins qu'elle fera naître ; enfin, tandis que la grève générale constitue l'idée maîtresse, le

1. « ...Il n'y a, dit M. Keir Hardie, rien du syndicalisme ou « unionisme industriel » dans le mouvement de 1911. La nécessité de l'action politique est aussi fortement sentie qu'autrefois » (*Revue socialiste*, nov. 1911),

pivot en quelque sorte de la doctrine syndicaliste, elle n'est, entre les mains du trade-unionisme, qu'une arme de réserve, à laquelle on peut recourir dans certaines occasions, et en vue d'obtenir certains avantages déterminés.

Malheureusement, il nous est bien difficile de reconnaître, dans l'exposé des circonstances qui ont précédé ou accompagné la grève de 1911, aucun des caractères qui viennent d'être énumérés. D'après M. Philip Snowden, ce qui a pu donner le change sur le véritable sens du mouvement, c'est le peu de goût que les grévistes ont paru montrer pour l'action parlementaire ; mais il ne faudrait voir là qu'une phase toute naturelle de ce phénomène d'oscillation qui, depuis le commencement du XIXe siècle, rejette alternativement le monde des travailleurs anglais de l'action politique à l'action industrielle et vice-versa, suivant qu'il a cru reconnaître l'insuffisante efficacité de l'une ou de l'autre de ces deux méthodes (1). Parce que les 40 membres qui représentent au Parlement le parti ouvrier n'ont pas, en six ans, établi la « Cité nouvelle », les trade-unionistes, igno-

---

1. Socialisme et syndicalisme, chap. XV (*la Philosophie du syndicalisme*), p. 224 et suiv., et chap. XVI (*l'Idée de la grève générale*), p. 246 et 247.

C'est ainsi que dès l'époque de R. Owen, l'extraordinaire poussée trade-unioniste de 1833-1834 avait eu pour cause le désappointement occasionné chez les ouvriers par les résultats de l'extension du droit de suffrage introduite en 1832.

rants des expériences antérieures, ont délaissé dans une certaine mesure l'action législative. Mais cet abandon n'est que momentané, et la meilleure preuve qu'il n'est pas l'indice d'une orientation des masses ouvrières vers le syndicalisme, c'est que les chefs des grèves de 1911-1912 ont à peine prononcé ce mot, que très peu d'entre eux connaissaient (1).

Cependant si l'on admet, avec des historiens autorisés de l'économie politique (2), que la différence entre le syndicalisme et les autres branches du socialisme réside dans une question de tactique, bien plus encore que de doctrine, on pourra difficilement se défendre de voir dans le conflit de 1911 une preuve de l'influence que ce système a acquise dans les milieux ouvriers anglais.

---

1. Ph. Snowden, *op. cit.*, p. 247. L'argument ne nous paraît guère probant, s'appliquant à des hommes d'action bien plus qu'à des théoriciens et à des doctrinaires.

2. N. notamment M. Deschamps, *Cours d'histoire des doctrines économiques*,, 1912.

CHAPITRE III

PREMIÈRE SECTION

Le règlement du conflit

Autant l'explosion du conflit de 1911 avait été rapide et soudaine, autant le règlement en a été lent et laborieux ; en effet, il ne s'est pas écoulé moins de quatre mois (du 19 août au 11 décembre 1911) entre l'armistice signé au Board of Trade entre les compagnies et les chefs de la grève, et le traité de paix, — qu'il serait téméraire de qualifier de définitif — établissant sur de nouvelles bases les rapports entre employeurs et ouvriers dans les chemins de fer.

L'histoire des négociations auxquelles a donné lieu la grève de 1911 comprend trois étapes principales :

1° L'accord conclu le 19 août entre les compagnies et les syndicats ;

2° Le nouveau règlement sur la conciliation et l'arbitrage, contenant les décisions de la Commission Royale, et publié le 18 octobre ;

3° Le nouvel accord intervenu le 11 décembre entre les syndicats et les compagnies (1).

§ 1. — *L'accord du 19 août 1911*

Nous avons déjà retracé les circontances difficiles dans lesquels il a été conclu, et dont il porte d'ailleurs la marque. Il équivalait, dans le fond comme dans la forme, à une capitulation à peu près complète : 1° dans la forme, puisque celles-ci ont consenti à se rencontrer avec les représentants des syndicats, alors que l'accord de 1907 avait eu précisément pour but de prévenir presque toute immixtion de ces derniers dans les rapports des compagnies avec leurs ouvriers ; 2° quant au fond, car non seulement le nouvel accord garantissait aux ouvriers l'immunité complète au point de vue des poursuites dont ils eussent été passibles, nonobstant les termes de la loi du 21 décembre 1906, pour rupture de contrat ou pour toute autre cause, mais encore il leur assurait la réintégration sans condition, et sans qu'ils encourussent aucune punition pour la part plus ou

1. Ce dernier accord publié par le *Times*, dans son numéro du 12 décembre 1911, sous le titre de « *Terms of peace* », ne fait qu'accentuer sur un point ou deux l'admission indirectement accordée du principe de la reconnaissance, et règle quelques points de procédure : dans les détails qui suivent, nous ne nous occuperons que des deux premiers documents.

moins active qu'ils avaient pu prendre à la grève (1).

Moyennant ces concessions, les chefs des syndidats consentaient à intervenir auprès des hommes pour les engager à reprendre le travail. Il est à noter d'ailleurs que ces derniers déférèrent d'assez mauvaise grâce à l'invite de leurs « leaders », et que la rentrée des ouvriers ne fut ni simultanée, ni immédiate. La première proclamation lancée le 20 août par le « Joint executive committee » pour annoncer la reprise du travail, laissa subsister une sorte de prolongement de grève, accompagné de nouveaux désordres, et il en fallut une seconde faite le 25 août par Tom Mann, le chef du mouvement révolutionnaire, pour amener les retardataires à se soumettre aux injonctions du Comité.

L'accord du 19 août n'était d'ailleurs pas destiné à trancher les questions alors en ligite, il se bornait à indiquer les moyens de les résoudre : c'est donc bien une suspension des hostilités (et, d'ailleurs, les Anglais l'ont compris ainsi, lorsqu'ils l'ont nommé « the Truce », la Trêve), une sorte de convention préliminaire annonçant les négociations relatives au traité de paix proprement dit. Quant aux questions pendantes, celles d'entre elles qui rentraient dans le

1. Cela n'a pas empêché M. Bruce Glasier, dans un article publié par le « *Labour leader* », de présenter cet accord comme un véritable désastre pour les cheminots, et de l'appeler « the Raislwaymen's Sedan ».

domaine d'application du « Scheme » de 1907 (questions relatives aux salaires et aux heures de travail), étaient renvoyées à l'examen des Conciliation Boards. Celles qui échappaient à la compétence du « Scheme » devaient être résolues provisoirement dans des conférences tenues par les représentants des compagnies et des employés, ou (à défaut d'entente entre eux), par un arbitre (1), en attendant d'être tranchées définitivement par la Commission Royale nommée à cet effet.

§ 2 — *Les travaux et les décisions de la Commission royale*

En énumérant, dans le chapitre premier de cette étude, les principales objections dirigées contre le système de 1907, nous avons en quelque sorte donné un aperçu de la partie critique, négative, des travaux de la Commission royale ; il nous faut maintenant en examiner la partie constructive, en y comprenant non seulement les décisions auxquelles ces travaux ont abouti mais encore les réformes suggérées par l'un ou l'autre des partis en cause, et dont ces décision se sont plus ou moins inspirées.

---

1. Nommé d'un commun accord par ces mêmes représentants ou, à défaut, désigné par le Board of Trade.

Comprenant 5 membres (1), parmi lesquels 2 des représentants les plus en vue du « Labour party », la commission recueillit successivement et avec un parfait éclectisme, les dépositions des témoins désignés par les compagnies, et d'un nombre à peu près double de témoins ouvriers (2), comprenant aussi bien des non-unionistes que des membres des syndicats (notamment de l'A. S. R. S. et de l'Union générale des mécaniciens et chauffeurs). Enfin, elle enregistra également les observations du Board of Trade dont le « Railway scheme » de 1907, avait défini le rôle, dans le fonctionnement de la conciliation et de l'arbitrage.

Les principaux reproches formulés du côté des employés contre ce système nous sont déjà connus (3). Ils portent notamment sur le peu d'importance laissée aux représentants des Unions, sur les complica-

---

1. La composition de la commission était la suivante : 1° Sir David Harrel, ancien sous-secrétaire permanent pour l'Irlande, membre du conseil privé et de la Cour d'arbitrage du Board of Trade ; 2° Sir Thomas Ratcliffe Ellis, secrétaire de la Mining Association of Great Britain and the Coal owners' Association et membre de la Cour d'arbitrage du Board of Trade ; 3° M. Gabriel Beale, vice-président de l'Université de Birmingham ; 4° M. Arthur Anderson, membre du Parlement, président du Labour party à la Chambre des Communes de 1908 à 1910, membre de la Cour d'arbitrage du Board of Trade ; 5° M. John Burnett, secrétaire de la Labour Commission (1891-1894) et « Chief Labour Correspondant to the Board of Trade ».

2. V. p. 45, n.

3. V. ch. I, sect. II, intitulée : *Critique du système de 1907*, p. 160 et suivantes.

tions et les lenteurs de la procédure, sur l'organisation défectueuse des tribunaux de conciliation et d'arbitrage, sur l'insuffisante étendue de la compétence du Conciliation Board, sur la durée d'application des arrangements et des sentences. Ils visent aussi divers points secondaires, tels que frais de procédure, interprétation des décisions, etc.

Les réformes proposées, dont nous allons examiner les plus importantes, sont comme le reflet et la conclusion de ces critiques :

1° Afin d'assurer à leurs défenseurs devant les conseils de conciliation l'indépendance et l'autorité nécessaires, les agents réclament le droit de les choisir en dehors du personnel des compagnies (1). C'était un moyen détourné d'obliger ces dernières à entrer en rapport avec les fonctionnaires salariés des syndicats, auxquels cette mission de représentation sera toujours dévolue en pratique;

2° Cette demande n'était elle-même que subsidiaire, et n'empêchait pas les hommes de persister dans leurs revendications relatives à la reconnaissance des syndicats (2). Or nous avons vu que la conclusion de l'accord de 1907 avait eu précisément pour but d'obtenir leur désistement presque complet sur ce point ;

1. On sait que le « Scheme » de 1907, n'admettait ce mode de représentation que devant la juridiction de l'arbitre.

2. Rapport de la Commission Royale, § 37.-a.

3° Les employés demandent que la compétence des conseils de conciliation soit élargie et s'étende, non plus seulement aux questions de salaires et de temps de travail, mais encore à toutes les relations entre les compagnies et les agents, sauf toutefois en ce qui touche les matières d'administration et de discipline ;

4° Il est nécessaire d'introduire des réformes dans la procédure suivie devant les Conseils. Ces réformes ne doivent pas avoir seulement pour but d'éviter des lenteurs interminables dans le règlement des affaires, en fixant des délais raisonnables pour les étapes successives devant les différentes juridictions. Il faut en outre simplifier l'organisation du système de conciliation lui-même, dans les rouages trop nombreux ralentissant sans utilité aucune la marche de la procédure et contribuant à retarder la solution des litiges ;

5° Les agents réclament l'introduction d'un système permettant de reviser fréquemment les sentences arbitrales ;

6° De plus, ils demandent que des mesures nouvelles soient prises en ce qui concerne certaines questions de détail, notamment.

a) Le paiement des frais nécessités par la procédure, qui, dans la plupart des compagnies, incombait pour moitié aux employés.

b) D'autre part, en ce qui touche les manquements

à la discipline et leur répression par les autorités de la compagnie, les hommes voulaient qu'une réglementation plus favorable, leur permettant de présenter d'abord leur défense, de faire valoir des circonstances atténuantes et peut-être de se disculper, fût substituée au système de l'exécution préalable de la punition jusque-là en vigueur.

c) Ils demandaient en outre que les conditions de service fussent déterminées pour chaque catégorie d'employés (1).

d) Il était nécessaire de faciliter la rédaction et la transmission des questions à soumettre à l'interprétation du Board of Trade.

Naturellement, les compagnies s'opposent à ces demandes et, dans la plus grande partie de leurs dispositions, s'attachent à en démontrer le mal fondé, en réfutant les attaques dirigées par les hommes contre leur manière d'exécuter les arrangements ou les sentences, ou contre leurs prétendus efforts en vue d'entraver par des lenteurs de procédure la solution des différends (2).

1° Elles se refusent énergiquement à accéder au principe de la reconnaissance des syndicats, qu'elles considèrent comme absolument contraire à l'indépendance de leur gestion et au maintien de leur

1. Cette demande avait pour but, dans l'esprit des ouvriers, d'empêcher les compagnies d'éluder ou de diminuer l'effet des arrangements ou des sentences arbitrales (V. *supra*, p. 170).

2. Rapport de la Commission Royale, § 38 à 42.

autorité. Elles protestent en même temps contre la violation de ce qu'elles avaient considéré en 1907 comme une promesse des unionistes de ne pas raviver ce débat avant 1914 ;

2° Elles s'opposent, non moins catégoriquement, à l'introduction, à aucun des degrés de la procédure amiable, c'est-à-dire devant les conseils de conciliation, d'un tiers dans les relations entre les compagnies et les employés.

3° Elles s'opposent enfin à ce que la compétence des conseils soit étendue à des questions autres que celles relatives aux salaires et heures de travail.

A côté de ces répliques, qui sont en somme autant de dénégations opposées aux réclamations du personnel, les compagnies formulent cependant quelques vœux positifs. Il est même un point sur lequel leurs dépositions concordent — du moins en principe — avec celles des agents : c'est en ce qui concerne la nécessité de simplifier la procédure et d'apporter des modifications à l'organisation de l'arbitrage (1).

Certaines compagnies émettent en outre cette opinion que des mesures législatives appropriées relatives au picketing, à la responsabilité financière des trade-unions, l'extension du délai de préavis en cas de cessation du travail, la protection des hommes qui

---

1. Paragraphes 42 et 43.

désirent continuer à travailler et la punition de ceux qui sont convaincus d'exciter à la rupture du contrat de travail (toutes questions à l'égard desquelles le « Trade disputes Act » de 1906 demeure tout à fait insuffisant), aideraient puissamment à la pacification.

Quel compte a tenu la Commission Royale des griefs exposés devant elle et des demandes qui lui ont été présentées par les deux parties adverses ?

D'une manière générale, elle a donné raison aux agents sur presque tous les points en litige, ainsi que le démontrera le bref exposé que nous allons donner des décisions contenues dans son rapport (1).

1° *La question de la reconnaissance.* — C'est sur ce point, la Commission commence par le constater, qu'a porté le principal effort des représentants du personnel, et que la résistance des compagnies a été la plus vive.

Les raisons que ces dernières donnent de leur refus de rien concéder sur ce point nous sont déjà connues : nous les avons rappelées tout à l'heure après les avoir longuement exposées dans une autre partie de cette étude (2).

D'autre part les ouvriers considèrent que l'assistance d'un tiers étranger au personnel est tout à

---

1. Commentaire des dispositions, § 48 du rapport.
2. Chap. I, section I.

fait indispensable pour leur permettre de discuter utilement leurs intérêts avec l'administration des compagnies.

Toutefois, les trade-unions elles-mêmes ne sont pas tout à fait d'accord sur la portée et le mode de leur intervention. Les unes voudraient qu'un de leurs membres fût présent dès le moment de la discussion des demandes des hommes devant les officiers ou directeurs de la compagnie ; c'est la forme d'intervention la plus complète, puisqu'elle embrasse tous les degrés de juridiction. D'autres se contenteraient de la présence d'un membre des syndicats devant les conseils de conciliation (1).

Tout en considérant que les termes de l'accord de 1907 n'étaient pas assez catégoriques pour que les hommes ne fussent pas portés à croire que, sous ses auspices, la question de la « recognition » pourrait être soulevée (2), la Commission évite prudemment de se prononcer sur le principe même de la reconnaissance (3), et se borne à constater les résultats très utiles qu'a parfois produits l'établissement

1. On se rappelle que le « scheme » de 1907, permettait déjà aux employés de prendre pour défenseur devant l'arbitre — mais devant l'arbitre seulement — une personne n'appartenant pas au service de la compagnie.

2. Ceci est contraire à l'assertion des compagnies, mentionnée précédemment.

3. Elle reconnaît d'ailleurs, elle-même, le danger que présente son acceptation au point de vue de la discipline et de l'administration des compagnies (§ 51).

de relations amicales entre les compagnies et les représentants des trade-unions (1).

Mais après avoir pour ainsi dire glissé sur le principe et s'être soigneusement gardée de lui donner une consécration formelle, la Commission s'empresse d'en faire une application importante dans un autre paragraphe, lorsqu'elle conclut à ce que les membres des conseils de conciliation puissent choisir leurs secrétaires à telle source qu'il leur plaira, donc en dehors du personnel des compagnies, tout aussi bien que parmi les employés (2).

Le même paragraphe ajoute : « Nous avons rattaché cette question (3) à celle de la « reconnais- » sance », avec laquelle elle nous paraît avoir un rapport étroit. » Cette observation ne semble pas elle-même dépourvue d'une certaine ingénuité, car il est assez difficile de discerner la différence qui existe entre l'autorisation contenue dans le paragraphe 54 du rapport et la reconnaissance proprement dite. Il est clair, en effet, que si les hommes sont libres de choisir en dehors des compagnies un représentant réunissant sur sa tête les qualités de secrétaire et de défenseur, leur choix se portera très

---

1. La Commission cite à ce propos l'expérience tentée par la Great Western Company, et signale les heureux effets que pourrait avoir, à tous les points de vue, la généralisation de semblables méthodes (§ 53 du rapport).

2. Rapport de la Commission, § 54.

3. La question de choix de secrétaires.

probablement sur un membre des syndicats, et comme celui-ci sera muni des pleins pouvoirs des employés, c'est bien en réalité la trade-union, dont il fait partie, qui représentera les agents dans les conseils (1). Selon le sentiment général, la formule atténuée du nouveau règlement n'est qu'un acheminement vers la formule absolue de la reconnaissance (2).

2° *Compétence des conseils de conciliation.* — Au lieu de se confiner dans les questions d'heures et de salaires, les conseils connaîtront désormais de toutes les difficultés relatives aux conditions de travail (exception faite pour les questions de discipline ou d'ordre intérieur) ; le champ ouvert à la discussion devient donc des plus vastes : conditions d'âge, mutations dans le service, durée des stages, logement des ouvriers, facilités de transport, traitement des agents malades, indemnités ou pensions aux agents blessés, règlement relatif aux pensions de retraites pour la vieillesse, etc., etc., on peut dire

---

1. Il faut toutefois ajouter cette restriction que le secrétaire n'aura pas le droit de vote dans les délibérations du conseil tant qu'il n'aura pas été élu membre dudit conseil (rapport de la Commission Royale, § 70) ; comme rien n'est changé au mode de recrutement des conseils institués par le « scheme » de 1907, on en conclut que ce droit de vote n'existera que lorsque le secrétaire sera lui-même un employé de la compagnie. En fait, cela n'a pas une importance considérable, puisque c'est le secrétaire qui dirigera les votes de tous les délégués ouvriers dans les conseils.

2. G. Bertin, *la Conciliation et l'arbitrage dans les chemins de fer anglais* (*Revue politique et parlementaire*, 10 mars 1912).

que le nombre des questions sur lesquelles les conseils de conciliation peuvent être appelés à se prononcer est à peu près illimité (1).

3° *Modification dans la durée et l'organisation de la procédure.* — Loin de supprimer la première étape, celle des pourparlers directs avec les directeurs et administrateurs, la Commission la conserve comme étant à ses yeux de la plus haute importance, et recommande que l'usage des délégations ou pétitions, ou conférences entre représentants des agents et des compagnies, soit généralisé et facilité.

Toutefois, elle abrège notablement le délai de durée maximum de cette procédure ; tandis que, d'après le « scheme » de 1907, une compagnie avait devant elle deux mois pour faire connaître sa décision sur les questions qui lui étaient soumises, désormais elle devra, dans un délai de vingt-huit jours, notifier sa réponse ou son désir de porter l'affaire devant le « Conciliation Board ».

Mais la réforme la plus considérable consiste dans la simplification du mécanisme même de conciliation et d'arbitrage.

En premier lieu, la Commission abolit les « Central Boards » qu'elle considère comme une superfétation (2) et laisse subsister seulement les conseils

1. Cf. G. Bertin, *op. cit.*
2. On a déjà vu que tout le monde était d'accord pour consi-

de conciliation de section (Sectional Boards). Le mode de recrutement et de formation de ces derniers est le même que par le passé. Mais d'importantes modifications sont introduites dans leur fonctionnement.

Auparavant, la réunion des « Sectional Boards » avait lieu à la requête, soit de la compagnie, soit des employés de la catégorie en cause ; désormais ces conseils ne siégeront plus, sauf le cas de réunion extraordinaire (1), que deux fois par an.

Les questions à soumettre au « Sectional Board » seront consignées dans l'ordre du jour (Agenda Paper), signé des deux secrétaires du Conseil et publié quatorze jours avant la session.

Si aucun arrangement n'a pu résulter d'une première réunion, les parties pourront demander que la question soit soumise, dans un délai de quatorze jours, à un nouvel examen de la part du Sectional Board. Si cette seconde réunion est elle-même demeurée infructueuse, et qu'un troisième examen

---

dérer comme exagéré le nombre des degrés de juridiction. Seulement, tandis qu'une partie des ouvriers demandaient que l'on supprimât les Sectional Boards, les compagnies et une autre fraction des ouvriers estimaient que la suppression devait porter sur les Central Boards. C'est, comme on le voit, à cette dernière manière de voir que s'est rangée la Commission.

1. Tenue à la demande de l'une ou de l'autre des parties, moyennant préavis de quatorze jours. En cas de dissentiment entre les agents et les compagnies, le président du Conseil de section (Chairman) prononcera sur la question de l'opportunité ou de la date de la réunion (§ 61).

n'ait pas été requis par l'une ou l'autre des parties, le président provoque une nouvelle réunion dans laquelle, à défaut de conciliation, il tranchera lui-même le différend.

On est amené ici à dire quelques mots de l'une des innovations les plus intéressantes introduites par le règlement du 18 octobre 1911, dans l'organisation de la conciliation et de l'arbitrage dans les chemins de fer. Nous voulons parler de l'institution du président (Chairman) (1) des conseils de conciliation et du rôle qu'il est appelé à jouer dans le règlement des contestations entre les agents et les compagnies (2).

---

1. Nous employons l'expression anglaise de préférence au mot français, président, dont le sens est peut-être un peu trop précis. En pratique, les conseils sont alternativement présidés par le principal membre de chaque partie. C'est seulement au cas où la seconde réunion dont il a été question ci-dessus n'a amené aucune entente entre les parties, que le « Chairman » intervient et préside, avec pouvoir de trancher le différend.

2. Ce système existait déjà avec différentes variantes dans d'autres industries ; c'est ainsi que le rapport du Board of Trade de 1910, sur les conseils de conciliation et d'arbitrage, signale jusqu'à 33 organisations de ce genre dont 6 dans l'industrie du bâtiment, 6 dans les charbonnages, 3 dans les constructions navales de la Mersey, d'autres dans les carrières à chaux du West Cumberland, dans l'industrie sidérurgique du Nord de l'Angleterre, et de l'Ecosse, etc. Seulement, tandis que, dans ces organisations, le «Chairman » est désigné (en cas de désaccord entre les membres des conseils), soit par le « Master of the Rolly », soit par le Speaker de la Chambre des Communes, soit encore (en Ecosse) par le président de la « Court of session », et pour les cordonniers de Newcastle-o-Tyne, par le Lord-Maire de cette ville, nous allons voir que le règlement de 1911 pour les chemins de fer, réserve, dans les mêmes cas, cette nomination au Board of Trade, c'est-à-dire au gouvernement lui-même.

Chaque conseil de section doit avoir un « Chairman » permanent, choisi sur une liste dressée par le Board of Trade et élu au suffrage à deux degrés par quatre membres du conseil (dont deux représentants des ouvriers, et deux représentants des compagnies) ; si les deux parties n'ont pu se mettre d'accord pour désigner le « Chairman »,il sera nommé par le Board of Trade (1).

Autant que possible la Commission recommande la nomination d'un « Chairman » unique pour tous les conseils d'une même compagnie, et qui présidera dans les circonstances déjà indiquées les travaux des dits conseils pendant toute la durée de leurs fonctions.

Les principales attributions du « Chairman » sont les suivantes :

1° En cas de dissentiment entre les secrétaires de Conciliation Board, il tranche en dernier ressort les difficultés relatives à la rédaction et à l'orde du jour ;

2° C'est également devant lui qu'est portée toute question d'interprétation non résolue par arrangement (fonction précédemment dévolue au Board of Trade) ;

3° Enfin, comme nous venons de le voir, il cumule les fonctions de président du « Sectional Board » et

1. Le « Chairman », afin d'offrir toute garantie d'indépendance, ne doit être ni administrateur, ni au service d'aucune compagnie de chemin de fer.

d'arbitre, et tranche, en dernier ressort, les questions sur lesquelles aucun accord n'a pu intervenir entre les deux parties du Conseil (1).

On voit combien de mécanisme établi par le « Railway Scheme » de 1907 se trouve maintenant simplifié et allégé. Des trois degrés successifs de juridiction (Sectional Board, Central Board, Arbitre), institués par cet accord, un seul (le Sectional Board), est conservé : mais cet organe peut lui-même se dédoubler en chacun des éléments qui le composent (Conciliation Board proprement dite, d'une part, Chairman-arbitre, de l'autre), et fonctionner alternativement comme conseil de conciliation et comme tribunal d'arbitrage.

De plus, le rôle de Board of Trade comme investi normalement du soin d'interpréter les arrangements et sentences est supprimé, et c'est au « Chairman » que cette fonction est désormais dévolue.

---

1. Ainsi se trouvent éliminés les principaux défauts d'organisation reprochés à l'arbitrage sous l'empire du «Scheme de 1907 » ; en effet :

1° L'arbitre de 1907 siégeait seul ; le « Chairman », au contraire assiste aux délibérations du conseil et par conséquent est à même de connaître dans tous leurs détails les éléments du débat ;

2° Tandis que, suivant les termes du « Scheme », un arbitre spécial doit être nommé pour chaque litige, le même « Chairman » connaît de tous les différends portés devant un « Sectional Board » déterminé, et même, (si les recommandations de la commission sont fidèlement suivies), devant tous les « Boards » d'une même compagnie. Il peut donc acquérir une connaissance générale de toutes les questions qui intéressent les agents de la Compagnie à laquelle il est attaché.

Les accords conclus au sein des « Sectional Conciliation Boards » seront valables pour une période de douze mois et ensuite resteront en vigueur jusqu'à ce qu'ils aient été amendés, remplacés ou annulés par un nouvel accord ou par une décision du « chairman ».

Quant aux sentences du « chairman » lui-même, elles sont obligatoires pendant deux ans, après quoi leur effet se continuera dans les conditions ci-dessus mentionnées relativement aux accords (1).

Enfin le nouveau réglement donnait satisfaction aux ouvriers sur divers points secondaires que nous avons déjà signalés :

a) En ce qui concerne les frais de la procédure, les honoraires du « chairman » et les frais nécessités devant sa juridiction seront acquittés par le Board of Trade, conformément aux prévisions du « Conciliation Act » de 1896.

De plus les compagnies assurent aux secrétaires des ouvriers, dans l'exercice de leurs fonctions, le parcours gratuit sur toute l'étendue de leurs réseaux respectifs. Le même privilège sera accordé aux membres ouvriers des conseils sur la présentation de leur lettre de convocation à une réunion (2).

---

1. Ainsi se trouve supprimé l'inconvénient reproché au « Scheme » de 1907, de rendre trop difficile et trop rare la revision des sentences de l'arbitre, en permettent à celui-ci d'en fixer lui-même la durée.

2, C'est aux compagnies qu'incomberont en outre les frais de

b) Les hommes accusés de manquements à la discipline seront autorisés à présenter leur défense, à produire des témoins, à invoquer des excuses ou des circonstances atténuantes devant les officiers et administrateurs de la compagnie, avant qu'une décision définitive soit prise à leur égard. S'il y a doute sur leur culpabilité, ou si celle-ci peut entraîner pour eux des conséquences graves, leur cas devra être porté devant les fonctionnaires de la compagnie du degré immédiatement supérieur.

Ainsi devait être évitée à l'avenir la situation difficile résultant des appels après exécution de la punition.

c) Enfin, innovation très importante, un tableau complet des conditions d'emploi pour chaque catégorie d'agents devait être dressé et porté à la connaissance des intéressés. Cette mesure avait pour but de prévenir, dans la suite, beaucoup de malentendus portant sur des questions insignifiantes en elles-mêmes, mais importantes pour les individus.

---

l'affichage des noms des employés élus aux « Sectional Boards », de la publication des ordres du jour, (nouveau règlement § 57 à 59).

SECTION II

§ 1. — *Critique du « scheme » amendé de 1911*

Les réformes introduites par la Commission Royale dans le système institué en 1907 sont, comme on le voit, nombreuses et importantes : est-il permis d'affirmer, en s'efforçant de les examiner à un point de vue impartial et en tenant compte des conditions existant alors dans l'industrie des chemins de fer, qu'elles aient tranché toutes les difficultés pendantes et répondu par avance, autant du moins qu'il est possible de le faire dans une organisation de ce genre, à toutes les questions de nature à fait naître dans l'avenir de nouveaux conflits ?

Sans doute, si l'on se place au point de vue de la partie mécontente de l'état de choses qui a donné lieu à son apparition, c'est-à-dire au point de vue des ouvriers, le règlement du 18 octobre 1911 marque sur l'accord intervenu quatre ans auparavant un progrès considérable, et se trouve être la source d'importantes concessions ; grâce à lui, en effet :

1° Le principe de la « reconnaissance » des trade-unions est admis, sinon dans la forme, du moins en fait ;

2° Le domaine de la conciliation se trouve élargi,

de manière à comprendre l'ensemble des conditions de travail à l'exclusion des seules questions touchant à la discipline et à l'ordre intérieur, dont les compagnies se réservent l'appréciation souveraine. De plus, les modifications apportées dans la procédure à suivre devant les compagnies elles-mêmes en cas d'infraction, assurent aux employés un traitement aussi favorable que possible (1).

3° Enfin, un mécanisme perfectionné de conciliation et d'arbitrage semble de nature à écarter dans l'avenir toute réclamation basée sur des lenteurs ou des frais inutiles.

Cependant, quelques précieuses que soient les concessions, elles sont encore loin de donner satisfaction à toutes les revendications du personnel des chemins de fer. Il est même un point capital sur lequel le nouveau règlement n'apporte aucun changement, aucune amélioration dans la condition des employés.

On se rappelle que, parmi les principaux griefs qui avaient donné naissance au mouvement de 1907, figurait en première ligne l'insuffisance des salaires touchés par les différentes catégories d'employés. A

---

1. On peut faire observer que cette dernière réforme assure aux agents des garanties nouvelles en ce qui touche les questions de discipline et d'ordre intérieur, c'est-à-dire même dans les matières qui demeurent soustraites à la compétence des conseils de conciliation.

ce point de vue l'accord de 1907 n'avait apporté aucune modification appréciable dans la situation de ces derniers. Le problème demeurait donc entier lorsque éclata le conflit de 1911. Or, dans quelle mesure voyons-nous que la Commission se soit préoccupée de la résoudre ? Elle se borne à le traiter d'une manière indirecte, et encore pour déclarer que le taux alors en vigueur sera maintenu (1).

Si donc les employés recevaient, en ce qui concerne l'autre point essentiel de leur réclamation, c'est-à-dire la reconnaissance, des concessions très appréciables, leurs revendications relatives aux salaires (2) étant à peu près complètement négligées. Et cependant, si la solution de la première question offrait pour eux un intérêt de premier ordre, pour tous les avantages qu'elle leur promettait dans l'avenir, la seconde ne leur paraissait pas moins urgente à résoudre, car elle correspondait pour eux à des besoins tout à fait immédiats (3).

---

1. Elle laisse seulement entrevoir l'introduction ultérieure de mesures législatives permettant aux compagnies, grâce à un relèvement suffisant de leurs propres tarifs, d'augmenter le salaire de leurs agents.

2. Formulées déjà, on s'en souvient, dans le *National Programme* de Birmingham, de 1906.

3. Il faut reconnaître d'ailleurs que les compagnies se sont efforcées, depuis les conclusions de l'accord, de donner, sur ce point, satisfaction à leur personnel ; M. Ch. de Lasteyrie évaluait à 1 million et demi de livres (environ 38 millions de francs) la dépense annuelle représentée par les nouvelles augmentations

C'est ce dont il facile de se rendre compte par la rapide étude que nous allons tenter de la question des salaires dans les chemins de fer britanniques.

La question des salaires dans les chemins de fer. — La premidre difficulté que l'on rencontre lorsqu'on cherche à résoudre le problème des salaires dans les chemins de fer, consiste dans la détermation d'un taux moyen de salaires.

Il suffit, pour s'en rendre compte, de jeter un coup d'œil sur l'organisation du personnel dans une compagnie de chemins de fer.

A la différence de ce qui a lieu dans la plupart des industries manufacturières, il n'existe pas, à proprement parler ici d'étalon de salaire, de « standard wage ».

En effet, on compte, dans le seul département du mouvement, jusqu'à trente catégories distinctes d'employés, placés dans des conditions souvent très différentes au point de vue de la nature du travail, des aptitudes professionnelles exigées, des responsabilités encourues, etc., gagnant, par conséquent, des salaires très différents ; dans l'intérieur même de

---

de salaires allouées par elles aux agents depuis le commencement de 1912 (*Revue financière universelle*, n° du 15 juillet 1902) ; dans l'état actuel des choses, on peut dire que les ressources financières des compagnies anglaises ne leur permettaient guère de faire mieux (V. paragraphe suivant, « la Situation financière des compagnies).

ces catégories, l'uniformité du salaire n'existe pas ; dans chacune d'elles est établie une échelle graduée de salaires d'après laquelle les agents sont rétribués. Les uns touchent le minimum, d'autres le maximum. et le surplus passe par tous les échelons intermédiaires placés entre ces deux points extrêmes (1).

De cette diversité presque infinie dans la rémunération, — diversité qui s'aggrave encore de ce fait que les gains de certains employés appartenant à la même subdivision d'une catégorie déterminée, étant variables d'un individu à un autre, et d'un moment à l'autre pour un même individu, par exemple en ce qui concerne les agents qui reçoivent des gratifications du public (facteurs-porteurs, cochers, eamionneurs), échappent en conséquence à toute évaluation et à tout contrôle —, résulte l'impossibilité presque absoluc d'établir un taux moyen de salaires. Du moins, les compagnies ne pourraient y arriver sans recourir à des statistiques périodiqnes, à des « Census » de salaires coûteux et compliqués, dont la confection grèverait leur budget de frais considéracles, sans fournir peut-être des résultats bien concluants.

Aux yeux de beaucoup d'économistes, la libre concurrence, c'est-à-dire le seul jeu de la loi de l'offre et de la demande, suffit à établir un niveau équitable de salaires (a fair level of wages).

---

1. M. W. T. Layton, *la Question des salaires dans le service des chemins de fer* (*Fortnightly Review*, décembre 1911).

Entre ces deux éléments, la demande de travail d'une part, l'offre de service de l'autre, il tend nécessairement, d'après eux, à s'établir un équilibre harmonieux qui, dans la mesure compatible avec les conditions économiques du moment, donne satisfaction à la fois aux employeurs et aux salariés.

De ce point de vue encore, l'industrie qui nous occupe diffère à peu près complètement de la plupart des autres, et l'on peut affirmer que, s'il fallait compter sur le jeu de la libre concurrence (en tant, bien entendu, qu'elle s'exerce sur le marché du travail), pour établir dans les chemins de fer la « fairness of wages », le taux équitable du salaire, celui-ci risquerait fort de ne jamais s'y rencontrer (1).

Envisageons d'abord la situation au point de vue de l'offre du travail. Pour que la concurrence s'exerçât librement, il faudrait que les différents emplois fussent directement accessibles aux ouvriers venus du dehors, et que les compagnies, de leur côté, se

1. Or, l'usage d'une juste mesure de salaire est tellement bien entré dans les mœurs anglaises, que la clause dite « clause de salaire équitable » (fair wages clause) est aujourd'hui insérée dans tous les contrats passés par le gouvernement : le fournisseur s'engage, sous peine d'amende, à payer des salaires et à fixer des heures de travail qui ne pourront être moins favorables que ceux généralement consentis par les patrons ou les trade-unions, ou adoptés dans la pratique par les patrons consciencieux pour le corps de métier et la région où les travaux seront exécutés (*les Trade-Unions et les causes des grèves en Angleterre* [*Monde économique*, du 5 oct. 1911]. — Cf. le décret Millerand, du 10 août 1899).

trouvassent dans la nécessité de s'approvisionner sur le marché du travail pour tous les services que comporte leur exploitation. Or, il en va tout différemment ici.

Loin d'avoir immédiatement accès à un poste quelconque, le travailleur étranger ne peut prétendre, lors de son entrée dans les chemins de fer, qu'à un nombre d'emplois extrêmement limité. Quelle que soit sa capacité professionnelle, un ouvrier mécanicien désirant entrer au service d'une compagnie ne pourra obtenir du premier coup les fonctions et le titre de mécanicien de locomotive : cela tient au mode très particulier de recrutement du personnel en usage dans les chemins de fer.

Les catégories d'agents concourant à un service déterminé forment, en effet, entre elles, une sorte de hiérarchie, de gradation ascendante, et chacune des catégories s'alimente par voie de sélection dans la catégorie immédiatement inférieure (1).

---

1. Nous reproduisons ici les quelques tableaux très simplifiés en groupant seulement les principales catégories d'employés, cités à titre d'exemples par M. W. T. Layton, dans un intéressant article intitulé : *la Question des salaires dans le service des chemins de fer* (*Fortnightly Review*, n° de décembre 1911).

1° *Département des locomotives.* — *a*) Nettoyeurs ; *b*) chauffeurs ; *c*) mécaniciens.

2° *Département des marchandises.* — *a*) Facteurs ; *b*) contrôleurs ; *c*) surveillants. — *a'*) Personnel de formation des trains de marchandises ; *b'*) sous-chefs de trains de marchandises ; *c'*) chefs de trains de marchandises.

3° *Département des voyageurs.* — *a*) Personnel du quai ;

Il en résulte, par exemple, que l'ouvrier mécanicien dont il était question tout à l'heure, ne pourra devenir titulaire du poste de mécanicien de locomotive (le plus élevé auquel un ouvrier puisse prétendre dans ce département), sans avoir franchi au préalable les échelons inférieurs (nettoyeur, chauffeur) ; de même, dans leurs départements respectifs, pour les surveillants de marchandises, signaleurs, etc.

On aperçoit immédiatement la conséquence de cette organisation : si les agents des catégories les moins élevées sont seuls recrutés directement sur le marché de travail, si c'est seulement à la base du système que s'établit le contact entre l'offre et la demande d'emploi, il est clair que le champ de la concurrence s'en trouvera, sinon annulé, tout au moins considérablement rétréci (1).

---

b) signaleurs. — *a'*) Auxiliaires ; *b'*) sous-chefs de trains de voyageurs ; *c'*) chefs de trains de voyageurs.

4° *Service permanent de la voie.* — *a*) Poseurs de voies ; *b*) hommes d'équipe ; *c*) chefs d'équipe.

1. Qu'importe, dira-t-on, que le nombre d'emplois offerts directement aux travailleurs soit moindre, si le nombre total des ouvriers employés est proportionnellement le même que dans les autres industries ? Qu'importe, si l'on préfère que l'ouverture offerte à la pénétration du travail soit étroite, si l'« appel » de travail produit par l'ascension continue des employés d'une catégorie donnée dans les catégories supérieures est assez intense pour que la quantité de travail absorbé soit en définitive la même ? La différence est cependant importante, si l'on se place, non plus au point de vue général, mais au point de vue des individus ; en effet, il n'est pas indifférent à un ouvrier pourvu des connaissances techniques nécessaires, d'être employé immé-

Une autre condition nécessaire pour que la concurrence s'exerce librement, c'est la mobilité du travail, c'est-à-dire la possibilité pour le travailleur de quitter un emploi pour un autre qui lui semble plus avantageux. Cette condition qui n'est d'ailleurs réalisée que très imparfaitement dans l'organisation économique actuelle, peut être considérée comme inexistante dans l'industrie des chemins de fer.

En effet, quelque faibles que soient leurs espérances d'avancement, les employés quittent rarement le service. Ils ont pour cela une raison assez décisive, c'est qu'il leur serait généralement impossible de trouver ailleurs l'emploi des connaissances qu'ils ont pu acquérir durant leur séjour dans les compagnies. En effet, excepté en ce qui concerne les catégories inférieures, ou certains services spéciaux (comme ceux de mécanicien ou de chauffeur), la principale science d'un agent de chemin de fer consiste dans sa connaissance parfaite du système d'exploitation de la compagnie, des règlements, des

---

diatement comme mécanicien de locomotive, ou de faire un stage plus ou moins prolongé dans les emplois de nettoyeur ou de chauffeur, gagnant un salaire très inférieur à celui auquel il pourrait prétendre d'emblée dans toute autre industrie.

Ainsi, sont éliminés du marché ceux qui ne trouveront pas à cette situation une compensation suffisante dans les avantages offerts par les compagnies en dehors du salaire, ou auxquels leur âge n'ouvre plus des perspectives d'avancement suffisantes pour les inciter à accepter d'abord un salaire inférieur, dans l'espoir d'un gain futur plus considérable.

horaires, et son principal talent dans la ponctualité qu'il met à s'y conformer : ce sont là des aptitudes qui (sauf de rares exeeptions) n'ont de valeur que relativement au service de la compagnie à laquelle il est attaché.

Si l'on songe que, d'autre part, l'abandon de leur emploi leur fait perdre le bénéfice des versements déjà effectués par eux en vue de la retraite, on comprendra aisément que le niveau des salaires doit être bien peu élevé pour déterminer les agents des chemins de fer à quitter leur emploi (1).

Il faut reconnaître, d'ailleurs, que le jeu de la concurrence n'est pas plus libre en ce qui concerne la demande de travail. Certaines découvertes, certains perfectionnements techniques (par exemple l'application d'un système automatique de signaux) permettent bien, parfois, il est vrai, aux compagnies, de réduire dans une certaine mesure le nombre de leurs employés. Mais de tels cas sont assez rares et ne concernent qu'un petit nombre de catégories. D'une façon générale, les compagnies astreintes par leur « act » d'autorisation à satisfaire avec régularité aux besoins du trafic, dont le volume est conditionné par des causes multiples, notamment par l'état du commerce et de l'industrie au moment considéré, sont obligées de régler d'après ces diverses circonstances

1. W. T. Layton, *op. cit.*

leur demande de main-d'œuvre, et ce n'est pas une hausse du salaire qui pourrait leur permettre de modifier sensiblement l'effectif de leur personnel.

Ce n'est donc pas sur le jeu de la concurrence telle qu'elle s'exerce normalement dans une société individualiste, que les agents des chemins de fer peuvent compter pour obtenir le « fairness of wages », le taux équitable de salaire ; peuvent-ils davantage faire fonds pour cela sur la situation dont ils jouissent à l'égard de leurs employeurs dans le contrat de travail, sur la posture plus ou moins avantageuse où ils se trouvent lorsqu'il s'agit pour eux de discuter avec les compagnies les questions concernant les diverses conditions de travail auxquelles ils seront assujettis et notamment celle du salaire ?

On est obligé de convenir que sous ce dernier rapport il existe une inégalité presque complète entre les deux parties en présence. Tandis qu'il est aisé aux compagnies de former entre elles, sur les questions dont il s'agit, des coalitions très solides, l'usage de cette arme est destiné à demeurer à peu près inefficace entre les mains de leurs employés.

Nous avons déjà, en traitant dans notre premier chapitre de la question de la « reconnaissance » indiqué les diverses causes de l'impuissance des syndicats ouvriers des chemins de fer en matière de coalition, causes dont la principale est à coup sûr l'esprit particulariste qui anime les différentes

catégories d'employés et les pousse à se renfermer étroitement dans la défense de leurs propres intérêts et à ignorer en quelque sorte ceux des catégories voisins.

Cet esprit particulariste, ce « sectionalisme » comme le dénomment les Anglais, est la négation même de la la solidarité et de la cohésion qui seules peuvent assurer aux trade-unions une action afficace dans toute discussion entre salariés et employeurs (1). Ce n'est donc pas encore de ce côté que les agents de chemins de fer peuvent espérer obtenir une détermination équitable et rationnelle de leurs salaires.

Or, la plupart d'entre eux se plaignent de voir la solution de cette question abandonnée entièrement à ce qu'ils considèrent comme l'arbitraire des compagnies, et de se trouver ainsi placés dans une situation très défavorable comparativement à leurs camarades des autres industries.

Bien entendu, les compagnies ainsi mises en cause, répondent que cette situation est loin de produire les conséquences que les employés lui attribuent et que ces derniers ne sont pas aussi mal partagés qu'ils le prétendent.

1. C'est à lui que M. W.T. Layton attribue notamment la sourde hostilité qui a longtemps régné entre les « Sectional Sociéties » et l'Amalgamated Society of Railway Servants. D'ailleurs nous l'avons déjà constaté cet esprit tend, sinon à disparaître, du moindre à s'affaiblir : la grève de 1911 constitue à cet égard un indice caractéristique.

A l'appui de leurs dires, elles invoquent d'abord les faits ; « la meilleure preuve, dit M. Tennant, que les salaires sont avantageux dans les chemins de fer, c'est que les hommes employés n'ont aucune disposition à quitter le service, et que, d'autre part, on est assuré de trouver pour les diverses places un très grand nombre de candidats ».

Cet argument serait fondé : 1° s'il existait dans les chemins de fer une suffisante mobilité du travail ; 2° si les deux parties étaient sur un pied d'égalité dans la conclusion du marché de travail (1).

On vient de voir que ni l'une ni l'autre de ces conditions ne se trouvait, à beaucoup près réalisée.

En second lieu, dit encore M. Tennant, les compagnies sont assujetties, pour le recrutement de leurs employés, aux mêmes conditions de concurrence que les autres industries.

Ce qui a été dit plus haut montre que cette assertion n'est vraie qu'en ce qui concerne les emplois inférieurs.

Enfin les compagnies établissent une distinction entre le salaire nominal et le salaire réel, qui est fonction non seulement du gain obtenu en argent,

---

1. Ce qui a lieu, par exemple, pour le contrat de louage de domestiques (où deux individus se trouvent seuls en présence), ou encore dans le textile, les mines, où la coalition est solide des deux côtés. (VV, T. Layton, *la Question des salaires dans les chemins de fer*).

mais encore de tous les avantages procurés par les employeurs à leurs ouvriers. Nous nous sommes suffisamment étendu sur ce point de l'argumentation des compagnies dans notre chapitre premier, pour n'avoir pas à y revenir de nouveau.

On vient de voir qu'étant donnée l'organisation actuelle des chemins de fer, il était à peu près impossible qu'un taux équitable de salaire s'établît automatiquement dans cette industrie. Pour voir comment les conséquences de cette situation se sont manifestées dans la pratique, il faudrait établir une comparaison entre le mouvement général des salaires dans les diverses industries et la marche suivie durant la période correspondante par les salaires dans le personnel des voies ferrées; il faudrait, d'autre part, comparer les variations de ces derniers avec celles qu'a subi durant le même temps, le coût de la vie.

Malheureusement l'insuffisance des renseignements fournis par les compagnies, peu portées à mettre les chercheurs au courant de leur comptabilité et des détails de leur administration, rend cette double comparaison assez difficile, et l'on est obligé de s'en rapporter, sur ce sujet, aux résultats d'enquêtes particulières. Quoi qu'il en soit, les statistiques existantes concordent pour établir que la hausse des salaires a été beaucoup moins rapide dans les chemins de fer que dans les autres emplois.

Si nous considérons, par exemple, les échelles

des salaires applicables aux mécaniciens, Léone Levi donnait, en 1868, comme limites extrêmes sur l'ensemble des réseaux anglais, les chiffres de 5 shillings et 7 sh. 6 pence par jour.

Passant maintenant à une époque beaucoup plus récente, nous constatons (1) qu'en 1891, l'échelle des salaires des mécaniciens de Midland partait de 5 sh. 6 pence par jour, pour s'élever (au bout d'une durée moyenne de service de cinq années) à 7 shillings 6 (2).

Or, en 1907, on ne constate aucun changement dans l'échelle générale sauf que, durant cette dernière année, la limite supérieure était quelquefois dépassée par les mécaniciens d'express, grâce à l'application du « trip system » (3); notamment l'échelle des salaires du London and Yorkshire Railway était la même en 1907 qu'en 1891, allant de 6 shillings à 7 sh. 6 d. pour les mécaniciens d'express ; sur le Great Western, elle variait de 5 à 8 shillings.

D'après une autre source (un enquêteur américain

1. Rapport de la Commission d'enquête sur le temps de travail des agents de chemins de fer (publié en 1893-1894).

2. Il faut noter d'ailleurs, qu'à cette époque, 53 o/o de ces employés touchaient le salaire maximum de leur catégorie.

3. Mode de rémunération basé non sur le temps du travail, mais sur le parcours kilométrique (mileage) réalisé. On remarquera l'analogie qui existe entre le « trip system » et le salaire aux pièces, par opposition au salaire « au temps », applicable à la généralité des agents des chemins de fer.

cité par M. W.-T. Layton (1)), l'échelle des salaires journaliers aurait été sur le North Eastern :

En 1870 : 5 shillings à 7 shillings ;

En 1878 : 5 sh. 6 à 7 sh. 6 ;

En 1907 : 5 sh. 6 à 7 sh. 6 pour les mécaniciens d'express (2).

Si nous envisageons d'autres catégories d'employés, nous sommes amené à des constatations analogues.

C'est ainsi que pour les signaleurs, l'échelle des salaires était, d'après M. Léone Levi, comprise entre 20 et 26 schillings par semaine en 1868 ; elle restait la même sur le North Eastern, en 1874 et en 1883 ; elle devenait :

En 1886 : 20 à 28 shillings.

En 1907 : 22 à 29 shillings (3).

Nous venons d'examiner deux des catégories les plus élevées dans leurs départements respectifs ; il n'en va pas différemment pour les catégories inférieures.

Pour les facteurs du quai, par exemple, les salaires

---

1. *La Question des salaires dans les chemins de fer* (*Fortnightly Review*, déc. 1911).

2. La même autorité donne pour les lignes écossaises :

En 1870 : 4 sh. 6 à 7 shillings.

En 1878 : 5 à 7 shillings.

En 1907, le minimum reste le même qu'en 1878, le maximum étant dépassé seulement par les mécaniciens des trains rapides.

3. Soit un accroissement moyen de 10 o/o à peine survenu entre les années 1868 et 1907, c'est-à-dire dans un intervalle de quarante ans environ.

hebdomadaires moyens étaient de 17 shillings 6 pence en 1868 ; en 1907 ils variaient entre 17 et 18 shillings (1).

Pour les poseurs de voies la moyenne était de 21 shillings par semaine (Léon Levi). En 1907, si quelques compagnies donnent un salaire supérieur à 24 shillings, on peut considérer que la grande masse des poseurs de voies gagne seulement de 18 à 22 shillings par semaine.

Ainsi les salaires des agents de chemins de fer accusent, au bout d'un assez grand nombre d'années, un accroissement presque insignifiant (2) (3).

Cependant, le mouvement ascensionnel des salaires se faisait sentir avec une toute autre intensité dans la plupart des industries.

C'est ainsi que, d'après une enquête portant sur

---

1. Il faut remarquer qu'ici l'insuffisance de salaire est souvent compensée par les pourboires que ces employés reçoivent du public. Ils ne représentent d'ailleurs, dans le personnel des chemins de fer, qu'une assez faible minorité : d'après l'évaluation de M. Émile Davies, sur 608, 750 agents en service au 31 décembre 1910, on comptait seulement 29.658 facteurs du quai, et 8.239 agents du train de voyageurs, contre 570.853 employés dont la gêne consiste uniquement dans le salaire qu'ils reçoivent de la compagnie (*The case for railwey nationalisation*, p. 57.

2. Cette faible augmentation serait un peu atténuée si l'avancement était rapide et si les hommes passaient assez vite d'un emploi à l'emploi supérieur. Malheureusement l'expérience prouve qu'il n'en est rien (Cf. W. T. Layton, *op cit*).

3. Voici, d'après les rapports annuels du Board of trade concernant les variations survenues dans les salaires et temps de travail, le salaire moyen des agents des chemins de fer dans 27 compagnies employant environ 90 o/o de l'effectif total des cheminots de tout le Royaume-Uni, durant la période 1900-1911,

plusieurs milliers d'hommes de l'industrie des chemins de fer, d'une part, et de l'industrie métallurgique (hauts-fourneaux), de l'autre, on arrive, en prenant pour point de départ l'année 1896, aux chiffres suivants rapportés par M. W. T. Layton (1) (2) :

(Le dernier groupe (Royaume-Uni) contient les moyennes de salaires entre les trois groupes précédents).

ANNÉES	ANGLETERRE ET PAYS DE GALLES (15 compagnies)		ÉCOSSE (5 compagnies)		IRLANDE (7 compagnies)		ROYAUME-UNI (27 compagnies)		ANNÉES
	Nombre d'employés	Salaire moyen par tête	Nomb. d'employés	Salaire moyen par tête	Nomb. d'employés	Salaire moyen par tête	Nombre d'employés	Salaire moyen par tête	
		s. d.		s. d.		s. d.		s. d.	
1900	379.750	25,7	42.461	22,11	18.136	19,5 3/4	440.347	25,0 3/4	1900
1901	378.121	25,6 1/4	43.710	23,1 1/2	18.726	19,5	440.557	25,0 1/4	1901
1902	383.883	25,5 1/4	45.240	23,1 1/4	19.306	19,3 1/4	448.429	24,11 1/4	1902
1903	384.465	25,4 1/2	44.922	22,11 1/2	18.934	19,5	448.321	24,10 1/2	1903
1904	380.610	25,7	45.216	23,1 1/4	19.751	19,1 1/2	445.577	25,0 1/2	1904
1905	384.321	25,10 1/4	45. 99	23,3 3/4	19.531	19,2 3/4	449.251	25,3 1/2	1905
1906	391.661	25,11 1/2	46.407	23,4 1/4	19.874	19,9 1/2	457.942	25,5 1/4	1906
1907	412.804	26,4 3/4	46.416	23,5 1/2	19.470	19,8 1/4	478.690	25,10	1907
1908	395.271	25,6 1/4	44.809	22,8 1/2	19.040	19,8 1/4	459.120	25,0	1908
1909	394.928	25,10 1/2	45.147	23,3 3/4	19.369	19,11	459.444	25,4 1/2	1909
1910	397.715	26,3 1/2	46.105	23,3	19.199	20,7	463.019	25,9	1910
1911	Les chiffres inscrits dans la dernière colonne se rapportent seuls à cette année							26,8 1/4	1911

1. La dernière colonne indique la moyenne des salaires d'après les rapports du Board of Trade), durant les périodes correspondantes, dans l'industrie du bâtiment, dans le textile, les mines, et dans l'industrie des machines, pour l'ensemble du pays.

2. La différence est encore plus sensible si l'on se rapporte à l'index number du professeur Bowley (déjà cité précédemment) ;

ANNÉES	Salaires des Agents de chemin de fer	Salaire des ouvriers des hauts-fourneaux	Index number du Board of Trade
	l. s. d.	l. s. d.	
1896-1900	1. 4 8	1. 9 5	93,40
1901-1905	1. 5 1/2	1. 9 11	96,65
1906-1908	1. 5 5	1. 12 2	100,07
(2) Augmentations :	3 o/o	9 o/o	7 o/o

D'autre part l'index number du Board of Trade relatif aux prix de détail des denrées alimentaires à Londres, donne pour les périodes correspondantes :

1896-1900. 97,1
1901-1905. 102,9
1906-1908. 105,5

Donc, tandis que, de 1896 à 1908, le salaire des cheminots ne s'est pas élevé de plus de 3 o/o, le coût de la vie subissait, durant la même période, une augmentation de 8 o/o, augmentation sensiblement supérieure.

Malgré l'incertitude qui s'attache, pour la raison indiquée précédemment, à quelques-unes des indications numériques qui viennent d'être présentées, on peut dire que, d'une manière générale, et en dépit des avantages d'une autre nature offerts par les com-

on remarque alors que l'ensemble des salaires pour le Royaume-Uni s'est élevé de 100 pour l'année 1880, à 115 pour l'année 1896, la moyenne passe ensuite de 115 pour 1896, à 126 pour 1906 et 133 pour 1907, soit une augmentation de 11 à 18 o/o dans cette dernière période, contre un accroissement de 3 o/o seulement dans l'industrie des chemins de fer.

pagnies à leurs agents (1), ces derniers se trouvent, au point de vue pécuniaire, placés dans une situation relativement défavorable, et qu'ils ont de sérieuses raisons de réclamer une rémunération de leur travail plus en harmonie avec les conditions économiques du moment.

Ainsi que nous l'avons déjà dit, le règlement de 1911 n'apporte aucune contribution nouvelle à la solution de cette question extrêmement délicate et complexe dont la solution ne saurait être plus longtemps différée. Il est vrai, qu'il lui eût été impossible de suffire à lui seul à la tâche. Les compagnies, ne pouvant élever arbitrairement leurs tarifs, se trouvaient hors d'état de supporter les dépenses additionnelles qu'aurait entraînées fatalement une augmentation des salaires ; aussi, dans une note annexée à l'accord du 19 août, le Board of Trade annonçait-il pour une date prochaine le dépôt au Parlement d'un projet de loi autorisant les compagnies à relever leurs tarifs (2) ; il ne pouvait davantage sur ce point.

Mais, tout en réservant provisoirement la question de chiffres, le nouveau règlement aurait pu, semble-t-il, tracer tout au moins dans ses lignes essentielles, la méthode suivant laquelle devrait avoir

1. V. au ch. Ier : *les Revendications des cheminots relativement aux conditions du travail*, (p. 114 et s.).

2. C'était d'ailleurs reconnaître implicitement la nécessité de l'augmentation de salaires dont l'accord ne parlait pas en termes explicites.

lieu cette réadaptation des salaires aux nouvelles conditions économiques. Quel critérium adopter dans l'accomplissement de ce travail ? Serait-ce la récente élévation du coût de la vie ?

Serait-ce la moyenne des bénéfices réalisés par les compagnies durant une certaine période ? Seraient-ce l'un et l'autre de ces deux facteurs, combinés suivant une loi et dans des proportions à déterminer ? Autant de points sur lesquels la commission observe le mutisme le plus absolu.

Il y a là une question d'importance primordiale, une véritable question de principe, que le silence du nouveau « Scheme » réduit aux proportions d'une simple question de fait à résoudre dans chaque cas particulier et suivant les circonstances pour le chairman-arbitre, tandis qu'il eût été, semble-t-il, préférable de la trancher une fois pour toutes dans une conférence préalable entre les représentants les plus autorisés des deux parties en cause (1).

La compétence des « Sectional Boards » peut ne rien laisser à désirer lorsqu'il s'agit de porter remède à des besoins locaux ; ils sont totalement incapables d'élaborer un principe général, concernant le réajustement périodique des salaires chez les ouvriers de la voie ferrée. En l'absence de principe directeur, des dissentiments surgiront inévitablement au sein

1. *Le Problème des chemins de fer et sa solution. The Economist*, 19 août 1911).

des sections, et les compagnies pourront profiter de la situation pour négocier en détail avec leurs employés. Lorsque ceux-ci s'apercevront que les « local Boards » ne leur sont d'aucune utilité appréciable, de nouveaux conflits, de nouvelles grèves éclateront, et tout sera à recommencer (1).

D'autre part, ce ne sont pas les statistiques incomplètes, dressées à la hâte en vue de cas particuliers, dont on a disposé jusqu'ici, qui peuvent permettre aux arbitres de fixer un taux équitable de salaires. Il importe que des « returns » aussi détaillés que possible soient établis, indiquant les changements survenus dans le coût de la vie pendant une longue période d'années, et dans un nombre suffisant de localités différentes Il est vrai qu'un tel travail nécessitera des dépenses assez considérables. Mais, ainsi que le fait remarquer avec beaucoup de raison

1. Le système récemment encore en vigueur dans l'industrie de la houille, peut fournir sur ce point un parallèle instructif Dans les districts fédérés (Lancashire, Cheshire, Sud et Ouest — Yorkshire, Nottinghamshire, Derbyshire, Leicestershire, Warwickshire, Shropshire, Staffordshire et Galles du Nord), le taux moyen des salaires en 1888 augmenté de 37 1/2 o/o, est pris bour base, et les représentants des propriétaires de mines, de concert avec ceux de la Fédération des mineurs, décident périodiquement (en se guidant sur le prix de vente de la houille et sur la situation commerciale en général) de combien les salaires doivent varier au dessus de ce taux, sans toutefois le dépasser jamais de plus de 60 o/o. Leur décision est ensuite adaptée aux conditions particulières de chaque puits par les « Local Joint Committees » qui règlent également les différends locaux. Il y a là une combinaison de la « sliding scale » (échelle mobile) et du salaire minimum, intéressante à signaler. — Nous verrons plus loin que la reconnaissance légale du principe du salaire minimum dans les houil-

M. W.-T. Layton (1), le Board of Trade, avec l'autorité et les moyens d'investigation dont il dispose (il faut ajouter, avec les crédits qu'il est à même d'obtenir dans ce but du Parlement), est tout désigné pour aider les compagnies dans l'exécution de cette tâche.

Lorsque les deux lacunes que nous venons de relever dans le Règlement de 1911 auront disparu, il est permis de penser qu'un grand pas aura été accompli vers la pacification dans le monde des ouvriers du rail.

§ 2. — *Les difficultés resultant de la situation financière des compagnies*

Il a déjà été question, dans notre premier chapitre, des inconvénients que faisait éprouver aux compagnies leur situation difficile au point de vue financier, et nous avons même observé que cette question avait joué un rôle primordial dans le conflit de 1907, bien qu'il n'y eût été fait, de part et d'autre, que des allusions (2).

---

lères a introduit, depuis 1912, une organisation nouvelle en ce qui touche la fixation des salaires dans cette industrie.

1. *Op. cit.*

2. On trouvera, à ce propos, dans le chapitre premier, les paroles de lord Claud Hamilton, président de la Great Eastern Company à l'assemblée générale semestrielle du 30 juillet 1907.

Loin de s'atténuer, cette situation défavorable a pris, depuis cette époque un caractère de plus en plus marqué, et l'impossibilité en quelque sorte matérielle où les compagnies se trouvaient alors, malgré tout le bon vouloir dont elles pouvaient être animées, de donner satisfaction aux demandes de leur personnel au point de vue pécuniaire (1) sans ruiner leur crédit en décourageant les actionnaires, sans mettre ainsi leur propre existence en péril, n'a fait que devenir depuis plus complète et plus radicale.

Surprenante au premier abord dans un pays d'activité commerciale et de circulation intenses, comme la Grande-Bretagne, cette situation gênée, pour ne pas dire misérable, sous des dehors d'apparente prospérité, des entreprises de transports par chemins de fer, n'a plus rien qui étonne lorque l'on connaît la distribution des voies ferrées sur le territoire anglais.

En effet, tandis que dans les pays de l'Europe continentale, l'industrie des chemins de fer, se modelant en cela sur les autres industries, a opéré plus ou moins rapidement sa concentration, tantôt comme en Russie, en Suisse, en Italie, en Belgique, en Prusse,

---

1. On se rappelle que les directeurs de compagnies évaluèrent à 7.500.000 livres (187.500,000 fr.) l'accroissement de charges annuelles qui devaient résulter de leur adhésion au « Programme national » de Birmingham.

par la substitution du monopole de l'État aux entreprises privées, tantôt comme en France, par voie de privilège concédé à un nombre très restreint de grandes compagnies, en Angleterre, c'est encore le principe de la libre concurrence qui règne en maître dans ce domaine, comme dans les autres branches d'industrie. Les « acts » de concession, libéralement consentis par le Parlement, semblent avoir été inspirés uniquement par le souci de favoriser le commerce et le transport des voyageurs, en permettant l'établissement de lignes aussi nombreuses que possible (1-2).

Cette absence de plan d'ensemble, de pensée coordinatrice dans la construction des voies ferrées, s'est traduite dans la pratique par une multiplicité, un enchevêtrement de lignes qui donnent au réseau

---

1. Ce système, si tant est que l'on puisse appeler cela un système, a produit toutes les conséquences qu'il comportait :

1° Étendue considérable du réseau qui avec les 37.000 kilomètres de développement pour une surface de 314.000 kilomètres carrés, représente une densité kilométrique de 1 kilomètre de voie pour 8 kilomètres carrés 1/2 (contre 1 km. de voie pouv 13 km. q. en France), ce qui, malgré sa légère supériorité de population du Royaume-Uni, constitue un écart notable.

2° Répartition, ou mieux morcellement, de cet ensemble de lignes entre 230 compagnies distinctes, dont 19 peuvent seules entrer en comparaison et d'assez loin, avec les grands réseaux français.

2. Cette politique paraît d'ailleurs en contradiction avec la nature même de l'industrie à laquelle elle a été appliquée : les compagnies, dont les conditions d'existence sont fixées par la loi, auxquelles le Parlement, en échange de certains privilèges, impose

anglais un aspect tellement confus et capricieux que l'on a pu dire, non sans vraissemblance, qu'une mouche se promenant sur une carte du Royaume-Uni avec les pattes trempées d'encre, aurait eu des chances de le mieux dessiner (1).

Il en résulte que si toutes les régions sont admirablement desservies, les compagnies sont amenées à se faire, en ce qui concerne le transport de voyageurs, une concurrence ruineuse : sillonnant les mêmes contrées, reliant fréquemment les mêmes villes, elles ne peuvent attirer et retenir la clientèle que par une émulation, une surenchère continuelle, au point de vue de la rapidité des trains, du confortable et du luxe dans le matériel (2).

Si le public ne peut que profiter, en tant que voya-

---

des obligations déterminées qui n'ont rien à voir avec la libre concurrence (limitation du prix des transports, mesures de précaution en vue de la sécurité des agents, circulation de trains à bon marché pour la classe ouvrière, etc.), ne sauraient être assimilées à des entreprises privées de nature ordinaire. En cherchant à maintenir artificiellement ici un régime de libre concurrence le Parlement anglais a exercé une sorte d'interventionnisme à rebours, et ne s'est pas aperçu qu'il allait à l'encontre du principe même qu'il voulait faire prévaloir. Nous verrons plus loin (paragraphe relatif aux fusions et amalgamations) quel démenti la pratique s'est chargée de lui donner.

1. M. Berthélemy, *Droit administratif*, p. 652.

2. Plusieurs fois par jour, entre Londres et Manchester par exemple, quatre compagnies doivent lancer des trains qui partent et arrivent sensiblement à la même heure, et il est tout à fait exceptionnel que le voyageur ne puisse disposer du coin qu'il préfère (Maurice Alfassa, *la Crise ouvrière récente des chemins de fer anglais*, 1908).

geur, d'une telle situation, il doit avoir beaucoup moins à s'en louer comme actionnaire, à cause des répercussions financières résultant des accroissements considérables qu'elle entraîne dans les frais d'exploitation.

Quels résultats a produits, au point de vue pécuniaire, la conception qui a présidé à la formation et au développement des réseaux anglais, c'est ce que l'examen de quelques chiffres permettra d'apprécier.

Soit que l'on se réfère aux statistiques annuelles, à ces « returns » très condensés que l'on publie en Grande-Bretagne, soit que l'on consulte sur ce point certains ouvrages spéciaux (1), on est tout d'abord frappé de l'accroissement rapide et continu des recettes annuelles brutes dans l'ensemble des compagnies. C'est ainsi que, tandis que ces recettes étaient, en 1850, d'environ 13.200.000 livres, elles s'élèvent par bonds successifs à 28.000.000 de livres en 1860, à 45.000.000 de livres en 1870 ; elles sont de 65.500.000 livres en 1880, elles atteignent en 1900, 105.000.000 de livres, pour s'élever, dans l'année 1907 — qui fut, à vrai dire, une année exception-

1. V. notamment le livre très documenté de M. Defrance, représentant commercial des chemins de fer de l'État belge à Londres, intitulé : *les Chemins de fer de la Grande-Bretagne et de l'Irlande au point de vue commercial et financier* (1911).

nelle à la somme considérable de 121.500.000 livres (un peu plus de 3 milliards de francs).

Mettons en regard les recettes nettes réalisées depuis 1860 jusqu'en 1907, c'est-à-dire durant une période d'une cinquante d'années :

Années	Recettes nettes
1860	14.500.000 livres
1880	32.000.000 —
1890	36.500.000 —
1900	40.000.000 —
1907	45.000.000 —

En comparant ces chiffres à ceux qui précèdent, on voit combien va s'affaiblissant graduellement à mesure que l'on se rapproche de l'époque actuelle, le rapport des recettes nettes aux recettes brutes (1).

Après avoir subi une certaine dépression par suite de la crise de 1908, ces dernières reprennent avec une nouvelle vigueur ; elles atteignent 124 millions de livres en 1910, et en 1911 environ 126 millions 500.000 livres.

Si nous passons maintenant aux dépenses d'exploitation, nous constatons avec quelle effrayante rapidité elles se sont accrues pendant le même laps de temps. Elles étaient en effet :

---

1. En 1907, année de pléthore, il arrive péniblement à être de 37 o/o.

En 1860 de	13.000.000 livres
En 1890 de	43.000.000 —
En 1905 de	70.000.000 —
En 1907 de	76.500.000 —

Tandis que les recettes nettes ne faisaient guère que tripler entre 1860 et 1907, on voit que les dépenses d'exploitation ne sont pas loin d'avoir sextuplé durant la même période, accusant ainsi un accroissement proportionnel à peu près double de celui desdites recettes.

On s'explique assez facilement que ne pouvant, d'autre part, relever le niveau de leurs bénéfices par une majoration de tarifs que la loi leur interdit, les compagnies se soient efforcées d'opposer une digue au flot montant des charges qui menace (1) si l'on n'y porte remède, de ruiner l'avenir financier de leurs entreprises, et que viennent grossir encore les exigences croissantes de leur personnel.

De là leurs tentatives déjà signalées dans notre

1. Le *Times* dans son numéro du 19 août 1911, notant à titre d'exemple, les augmentations de dépenses incombant à diverses compagnies, constatait que :

De 1902 à 1911, le budget des salaires (pour 23 compagnies) avait passé de 26.321.354 livres à 29.352.729 livres (augmentation : 3.031.375 livres).

En ce qui concerne les dépenses de matériel, les frais de réparations des locomotives se sont élevés (pour 15 compagnies) de 2.092.000 livres en 1901, à 2.514.000 livres en 1910 (augm. 422.000 livres).

Enfin les charges fiscales avaient passé de 3.980.000 livres en 1901, à 5.102.000 livres en 1910, accusant ainsi une augmentation de 1.122.000 livres (près de 22 o/o).

chapitre premier, pour réaliser des économies, soit en supprimant des services faisant double emploi malgré l'opposition des localités desservies, soit pour réduire leurs frais de traction, en modifiant le matériel roulant (achat de machines plus puissantes, de wagons plus spacieux, etc.).

Mais il ne semble pas que ces essais aient été bien fructueux, car le mouvement ascendant des dépenses d'exploitation s'est encore manifesté depuis, celles-ci ayant passé de 76.500.000 livres en 1910 à 78.500.000 livres en 1911.

On conçoit quelle doit être, dans ces conditions, la progression considérable suivie par le coefficient d'exploitation des compagnies anglaises, et en effet, tandis qu'il était de 47 o/o en 1860, il devint à :

51 o/o en 1880
54 o/o en 1890
62 o/o en 1900

pour s'élever, depuis cette époque, à 63 et même 64 o/o (1-2).

1. Chiffres donnés par M. Daniel Bellet (*Les Compagnies de chemins de fer britanniques*) [*Revue économique internationale* du 15 oct. 1912].

2. Il est vrai que si, vers la même époque, le coefficient d'exploitation ne s'élevait guère en France, au-dessus de 53 o/o en moyenne (sauf pour l'ancien réseau de l'État où il a atteint jusqu'à 81 o/o, et 68 o/o pour l'ancien réseau de l'Ouest), en revanche, en Allemagne (chemins de fer de l'État), il atteignait le chiffre de 69 o/o, et en Belgique (réseau d'État), il dépassait le taux de 66 o/o en 1907.

Mais il faut faire entrer en considération ce fait que les compa-

Comme une augmentation non compensée de charges entraîne le plus souvent diminution de bénéfices, il ne faut pas être surpris de ce que la situation des actionnaires des compagnies anglaises ne soit pas en général des plus enviables. C'est ce dont on peut s'assurer d'ailleurs, en examinant le rapport du profit net au capital versé pendant plusieurs périodes successives (1).

---

gnies anglaises ont eu, par suite des exigences des propriétaires fonciers, des procès qu'elles ont dû soutenir, etc., des frais d'établissement énormes, encore augmentés par les travaux complémentaires qu'il a fallu ajouter aux installations primitives. Le montant des capitaux engagés dans l'industrie des chemins de fer, le « paid up capital », a plus que doublé depuis quarante ans, passant de 529 millions de livres en 1870 à 1.318 millions de livres en 1910, alors que la longueur des lignes ouvertes à l'exploitation augmentait à peine de 50 o/o.

Autant que les comparaisons peuvent être utilement établies entre des statistiques dressées par chaque administration suivant les procédés différents, le tableau suivant indiquant le montant des frais de premier établissement des chemins de fer, dans les principaux pays du monde (fin de l'année 1905), montrera combien, à ce point de vue, les réseaux anglais se trouvent en quelque sorte (handicapés) par rapport à ceux du continent :

Grande-Bretagne et Irlande.....	55.506 livres sterling	par mille
Belgique........................	34.602	—
France..........................	25.497	—
Autriche........................	22.628	—
Allemagne.......................	21.322	—
États-Unis......................	13.498	—

1. M. Defrance, *Les chemins de fer de la Grande Bretagne et d'Irlande au point de vue commercial et financier*, p. 262 et 264.

Périodes	Rendement moyen du capital
—	—
1871-1875	4,56 o/o
1881-1885	4,22 »
1891-1895	3,80 »
1901-1905	3,38 »
1906-1909 (1)	3,42 »

Enfin, pour compléter ces quelques indications générales sur la situation des capitalistes anglais qui ont placé leurs fonds dans les entreprises de chemins de fer, il faut ajouter que durant l'année 1910 :

14 o/o des actions ordinaires des six réseaux les plus importants n'avaient pas donné de dividendes ;

27 o/o avaient donné des dividendes variant de 1/2 à 3 o/o ;

47 o/o avaient produit un revenu de 3 à 6 o/o ;

12 o/o seulement des actions ordinaires avaient fourni un dividende supérieur à 6 o/o (2).

Tels sont, présentés sous une forme très sommaire, les résultats de la concurrence effrénée à laquelle se livrent, depuis plus d'un demi-siècle, les

1. Même pour l'année 1907, année particulièrement bonne, le rendement moyen du capital ne s'est pas élevé, d'après *le Times* (n° du 19 août 1911) au-dessus de 3,31 o/o pour le capital ordinaire. et de 3,45 o/o pour les capitaux de toutes catégories. Bien qu'il ait marqué depuis une légère tendance à la hausse il n'a pas dépassé 3,59 o/o en 1910, et 3,67 o/o en 1911.

2. Daniel Bellet, *les Compagnies de chemins de fer britanniques*. (*Revue économique internationale*, 15 octobre 1912.)

compagnies anglaises. Il faut reconnaître que la situation n'est guère brillante, et malheureusement tout porte à craindre que, si on laisse les choses suivre leur pente naturelle et si aucune tentative sérieuse n'est faite pour modifier l'orientation qu'elles ont conservée jusqu'à présent, elle ne puisse que s'aggraver avec le temps et conduire peut-être à des désastres financiers d'autant plus redoutables, qu'ils auraient leur répercussion dans presque toutes les branches de la production industrielle en entravant, momentanément du moins, le fonctionnement des transports par voie ferrée.

De plus en plus, les compagnies voient leur crédit — qui n'étant soutenu, ainsi que nous l'avons dit ailleurs, par aucune subvention (1) ni aucune garantie de l'État, ne trouve de point d'appui que dans les résultats de leur exploitation — voient, disons-nous, leur crédit menacé par le taux peu élevé des dividendes, tandis que leurs engagements envers l'État et le public leur interdit de compenser cette diminution des profits par une interruption partielle ou seulement un ralentissement de leurs services (2).

1. Sauf en ce qui concerne l'Irlande.

2. Il est même à remarquer que, tandis que les compagnies s'efforcèrent de lutter contre cet abaissement, leurs actions, bien loin de monter, perdaient en moyenne le quart ou la moitié de leur valeur sur les cours cotés en 1900. C'est ce dont on pourra

De plus en plus, pour employer l'expression imagée (et hélas ! trop exacte) de M. W. T. Layton, elles se trouvent prises, enserrées entre la meule supérieure de charges fixes et la meule inférieure d'un coût de production constamment croissant (1).

---

juger par le tableau suivant dressé par M. Ch. de Lasteyrie (*Revue financière universelle* du 15 juillet 1912).

NOMS DES COMPAGNIES	ANNÉES	COURS MAXIMA	DIVIDENDES DISTRIBUÉS
Great Eastern Railway (actions ordinaires)	1900	127 1/2	3
	1911	79 1/4	3 3/8
	14 juin 1912	67	—
Great Western Railway (actions ordinaires)	1900	168 1/4	4 5/8
	1911	136	5 7/8
	14 juin 1912	116 1/2	—
London and North-Western Railway (actions ordinaires)	1900	198 3/4	6 1/4
	1911	151	6 7/8
	14 juin 1912	132 1/2	—
London and South Western Railway (actions ordinaires)	1900	211	6 1/8
	1911	149 3/4	6
	14 juin 1912	129	—
London and Brighton Railway (actions ordinaires)	1900	183 1/2	5 1/8
	1911	123	5 3/4
	14 juin 1912	112	—
South Eastern Railway (actions ordinaires)	1900	139 1/2	3
	1901	91 3/4	4
	14 juin 1912	91	—

1. *La Question des salaires dans les chemins de fer* (*Fortnightly Review*, déc. 1911).

On comprend que, les compagnies étant arrivées aux limites de la résistance qu'elles peuvent fournir, le poids additionnel des 180 millions que représent annuellement pour elles, comme dépenses, les réformes réclamées par leurs agents, soit capable de les faire succomber.

Et cependant le conflit de 1911 a démontré qu'à vouloir opposer à ces réclamations une fin de non-recevoir opiniâtre, elles couraient au-devant d'un danger non moins grave que celui qu'elles voulaient fuir.

Existe-t-il un moyen de sortir de ce dilemme? Pourrait-on, par une organisation mieux appropriée à la situation actuelle, permettre aux compagnies de concilier, dans une juste mesure, les exigences du public, des capitalistes et des employés? Nous examinerons dans un autre paragraphe les systèmes qui ont été proposés dans ce but.

§ 3. — *Principaux remèdes proposés*

a) *Moyens tendant plus ou moins directement à prévenir ou à réprimer la grève elle-même.* — Si la grève de 1911 n'a pas été, comme on l'a dit parfois(1), la condamnation absolue du principe de l'arbitrage,

---

1. V. *infra*, p. 336 et s.

elle en a tout au moins fait ressortir l'insuffisance en tant que moyen de prévenir les conflits ouvriers dans un service d'intérêt public comme les chemins de fer : elle a laissé dans le pays l'impression que le hasard, ou — ce qui ne vaut guère mieux — le bon plaisir de l'une des parties en cause, pouvaient, suivant que s'exerceraient plus ou moins certaines influences extérieures, faire échec aux institutions de conciliation et d'arbitrage, et créer de sérieuses appréhensions sur le point de savoir si le recours à la violence ne serait pas préféré, dans la plupart des cas, aux procédés d'entente amiable, comme moyen de résoudre les différends entre compagnies et employés.

La question de la grève — on ne saurait trop y insister, surtout à une époque où, sous couleurs de solidarité ou de sympathie, les conflits tendent à prendre rapidement des proportions considérables (1)

---

1. C'est justement à cause de la grande extension prise par les grèves, que nous considérions comme peu efficaces. du moins dans l'industrie des chemins de fer, les remèdes d'ordre pratique préconisés par certains économistes (par exemple par M. Yves Guyot), tels que : création de brigades de sécurité publique, destinées à suppléer les grévistes dans les services publics (système appliquer lors de l'essai de grève générale en Suède (1909), organisation de corps de volontaires analogues à ceux qui existent à Liverpool dans le services d'hygiène et les stations d'énergie électrique, création du constables volontaires pour assurer l'ordre, etc...

Toutefois, nous n'en dirons pas autant de l'assurance contre les dangers résultant de la grève, qui a prouvé son utilité lors du conflit de 1911.

— ne se pose pas ici dans les mêmes termes que pour beaucoup d'autres industries. La nature des services rendus par les chemins de fer, services indispensables à la satisfaction des besoins essentiels de la communauté, et dont la continuité constitue une nécessité permanente de la vie sociale, rend douteuse la légitimité d'une grève susceptible d'en entraîner l'interruption, même provisoire.

En Angleterre, plus encore que partout ailleurs, le fonctionnement ou l'arrêt des transports par voie ferrée est une question de vie ou de mort.

On se demande, à juste titre, si, dans de telles conditions, le souci de tenir autant que possible la balance égale entre patrons et travailleurs, en permettant à ceux-ci de profiter des occasions favorables qui peuvent s'offrir à eux de faire valoir leur prétention et d'obtenir certains avantages, en leur reconnaissant la faculté de se coaliser, de cesser simultanément le travail, et d'exercer ainsi sur les patrons une pression énergique, ne doit point fléchir ici devant une nécessité d'une ordre sinon plus élevé, du moins plus général, qui est l'intérêt de la collectivité tout entière (1).

1. Dans un article intitulée *Les limites du droit de grève*, et publié par *le Journal des Économistes* du 15 juillet 1910, M. Jos. Feely affirmait hautement que le corps politique a le droit de sauvegarder les intérêts et la sécurité de la collectivité, autant et même plus que ceux d'un individu ou d'un groupe d'individus, tel que celui formé par les ouvriers appartenant à une même industrie.

En d'autres termes, on se demande si, dans un service de ce genre, il ne conviendrait pas de limiter, ou même de supprimer entièrement le droit de coalition et de grève.

C'est dans ce dernier sens que se sont déjà prononcées certaines législations. Cependant, parmi celles qui ont adopté cette solution tout à fait radicale, quelques-uns seulement se sont bornées à considérer purement et simplement la grève dans les chemins de fer comme un délit, à l'interdire à ce titre sous peine de prison et d'amende, sans réserver aux agents aucun recours à la conciliation et à l'arbitrage en vue du règlement des conflits (1).

A ce premier type s'est ralliée notamment la Russie, où un ukase du 2/15 décembre 1905 est venu punir de peines variant de huit à seize mois de prison ceux qui se seront rendus coupables de provocation à la

1. Depuis plusieur années, ce système avait déjà fait dans les Chambres françaises l'objet de diverses propositions de loi. En laissant de côté le projet Yves Guyot, élaboré à la suite de la grève de 1891, et que la chute de son auteur (alors ministre des Travaux publics), empêcha d'être déposé sur le bureau de la Chambre, c'était dans ce sens qu'était conçue la proposition Merlin-Cazeaux-Demôle, présentée le 21 décembre 1894. Le projet Trarieux (4 mars 1895) aboutissait (bien que d'une façon moins complète) au même résultat, en rattachant l'interdiction du droit de grève dans les chemin de fer à la législation militaire, et en faisant tomber sous le coup des art. 414 et 415 du Code pénal, convenablement remaniés et fondus, les hommes auxquels s'appliquait l'art. 51 de la loi du 15 juillet 1889 sur le recrutement de l'armée.

grève, et de quatre à seize mois de prison les grévistes eux-mêmes.

Un peu auparavant, la Hollande s'était, elle aussi, engagée dans cette voie ; à la suite d'une terrible grève de chemin de fer, compliquée de grèves de solidarité, et qui causa dans certaines villes, à Amsterdam notamment, des troubles très graves, une loi promulguée le 11 avril 1903 a modifié l'article 358 du Code pénal et frappe des peines variant de six mois à deux ans, atteignant même dans certaines hypothèses quatre années d'emprisonnement, l'agent qui, dans le but d'arrêter le service, négligerait d'accomplir les travaux pour lesquels il a été engagé (1).

A ce système se rattache également la législation Roumaine, depuis la promulgation de la loi du 19 décembre 1909.

Tout en consacrant le principe de l'interdiction de la grève, d'autres pays ont cru dévoir y apporter certaines atténuations.

La grève demeure prohibée ; mais si les parties ne parviennent pas d'elles-mêmes à une entente amiable, le sujet du litige doit être porté devant un tribunal de conciliation et d'arbitrage. Le

---

1. Cf. P. Hubert-Valleroux, *le Droit de grève dans la législation Française, Belge, Hollandaise et Anglaise*. pp. 28 et 29.

respect de la sentence est obligatoire sous certaines peines d'amende et de prison (1).

C'est une organisation de ce genre que la loi fédérale du 15 décembre 1904 a instituée dans le « Commonwealth » Australien » (2).

On peut rattacher au même principe le système introduit en Nouvelle-Zélande par la loi de 1894, amendée et complétée par une série d'actes législatifs qui s'échelonnent entre cette époque et l'année 1904 (3). Des amendes très élevées sont prévues en cas de grève ou de lock-out déclarés pendant les débats devant la juridiction de conciliation et d'arbitrage, et en cas de violation des sentences arbitrales (4).

Quant à l'interdiction pure et simple de la grève, sans atténuation d'aucune sorte, il semble peu propable qu'elle ait des chances sérieuses de s'implanter

---

1. De cette conception se sont inspirés en France la proposition Desplas et Chautard (23 mai 1907), la proposition Th. Reinach (12 juil. 1909) et enfin le projet de loi Briand (22 déc. 1910).

2. V. *Bull. off. Internat.*, 1905, p. 521.

3. V. la loi organique du 7 nov. 1901 dans *l'Annuaire de la législ. du trav.* (1910), p. 316. — Sur la loi modificative du 8 nov. 1904, v. *Bull. off. Intern.* (1905), p. 410.

4. La loi genevoise du 10 février 1900, modifiée par la loi du 26 mars 1904, rentre égaiement dans le groupe. Il est d'ailleurs à remarquer que cette loi, pas plus que les législations Australienne et Néo-Zélandaise, n'établit à ce point de vue un régime exceptionnel pour l'industrie des chemins de fer ; dans les pays visés, la prohibition de la grève et la moins obligatoire à l'arbitrage sont des mesures d'une portée générale.

un jour sur le territoire britannique. Outre les obstacles d'ordre pratique auxquels se heurterait l'application de ce système, par suite de la difficulté d'atteindre et de punir les contrevenants lorsque ces derniers se chiffrent par centaines de mille (1), il y aurait dans ce retour partiel à la législation antérieure à 1824, une régression trop sensible et trop brusque pour que l'opinion publique elle-même pût en admettre l'éventualité.

Toutefois, ont s'est demandé si, à la vérité, le service d'utilité publique que présentent les transports par chemins de fer, ne permettrait pas, sans qu'il soit pour cela nécessaire de créer de toutes pièces une législation spéciale apportant à l'exercice du droit de coalition une restriction positive et formelle, de soumettre certains des actes qui en sont l'accompagnement ordinaire à des conséquences pénales (2).

La loi de 1875, tout en consacrant le caractère

1. A cette objection on réplique, il est vrai, que les sanctions pénales peuvent agir surtout par intimidation, en atteignant dès le début les organisateurs du mouvement, et empêchent ainsi le conflit de se propager. On fait observer aussi que, à côté des sanctions pénales (amende ou prison), il existe des sanctions disciplinaires, qui, elles, peuvent toujours atteindre les coupables, telles que la révocation immédiate avec perte des droits à la retraite pour les agents grévistes, considérés comme démissionnaires : c'est une sanction de ce genre que la loi italienne du 28 juin 1908 a pris soin de stipuler dans son article 25.

2. V. notamment à ce sujet l'article intitulé *la Prévention des grèves par la loi*, dans l'*Economiste* du 16 sept. 1911.

licite de la grève, et en supprimant toute pénalité relativement aux actes collectifs accomplis en vue ou à l'occasion des conflits du travail, contient certaines exceptions en ce qui concerne les ouvriers employés par une autorité ou une compagnie quelconque à la fourniture du gaz ou de l'eau pour les besoins d'une ville ou d'un quartier d'une ville. Or, la section IV (§ 1) de cette loi, — qui, sous certaines conditions déja indiquées ailleurs (1) punit des peines de l'amende et de la prison, la rupture volontaire, (soit individuelle, soit collective), du contrat de travail dans les industries précitées —, est évidemment inspirée par cette idée que la jouissance des choses aussi indispensables à l'existence journalière et à la sécurité publique, que la lumière et l'eau, ne peut être mise en balance avec le désir plus ou moins légitime qui pousse certains ouvriers à rechercher une améliorațiou de leur situation professionnelle, et que la loi doit assurer à tout prix, dans de telles entreprises, la continuité du service.

Des considérations analogues ne pourraient-elles pas être mises en avant en ce qui concerne certaines autres catégories d'entreprises, notamment celles qui se rattachent au transport ou au contrôle d'approvisionnement des denrées ? Le danger qui peut résulter pour le public d'une interruption sou-

---

1. Voir sur ce point l'Introduction, p. 35.

daine dans les arrivages des vivres, n'est pas moins pressant, on en conviendra, que celui qui réside dans la privation d'eau ou de gaz ; l'arrêt du trafic sur les voies ferrées qui apportent aux grands centres de l'intérieur du pays la majeure partie des denrées nécessaires à leur subsistance, peut produire (la grève de 1911 en est une preuve) de redoutables conséquences.

Cela étant, pourquoi ne pas établir, entre les entreprises d'alimentation d'eau ou de gaz, d'une part, et celles des transports par chemins de fer, de l'autre, une assimilation aussi conforme à l'esprit de la loi qu'à l'intérêt général ? Il suffirait de quelques mots insérés dans le § 1er de la section IV de l'« Act » de 1875, pour imprimer le caractère délictuel à la rupture du contrat de travail chez les agents du chemin de fer, et permettre à ce titre, de la réprimer. (1)

Le « Conspiracy and protection of property Act », prévoit en outre certaines atteintes causées à la personne ou aux biens, et résultant également de la rupture du contrat du travail.

Il est à noter, en effet, qu'aux termes de la section 5 de cette loi, tout « breach of contrat of service or hiring », toute rupture du contrat de service ou d'embauchage, délibérée et volontaire,

---

1. L'*Economist* du 16 sept. 1911, article cité.

est prohibée sous des peines sévères d'amende et d'emprisonnement, lorsqu'il y a lieu d'appréhender comme conséquence probable de cette rupture, un grave danger pour la vie humaine, ou de sérieux dommages causés à des propriétés de grande valeur (1).

Mieux encore que les précédentes, la grève de 1911 a démontré que la cessation collective du travail parmi les agents des chemins de fer est susceptible d'entraîner des effets de ce genre, non seulement parce qu'elle expose les habitants du territoire à se voir privés des choses nécessaires à la vie, mais encore parce que l'abandon du poste, lorsqu'il émane d'employés tels que les aiguilleurs, signaleurs, surveillants, télégraphistes, etc., laisse le public exposé à d'irréparables catastrophes ; de plus, par suite de l'interruption du travail, d'énormes quantités de marchandises périssables, laissées en souffrance dans les gares ou dans les docks, sont menacées de détérioration, souvent de destruction complète.

Il semblerait donc bien que la rupture du contrat de travail dans les chemins de fer dût tomber sous le coup de la section 5 de l' « act » de 1875 ; et remarquons qu'il suffirait ici de donner à la loi une interprétation à laquelle elle paraît se plier sans le moindre effort, et qu'il ne serait pas nécessaire

---

1. V. l'introduction, p. 36.

— comme cela aurait lieu en ce qui concerne l'application de la section 4, — d'apporter au texte actuel une addition ou une modification quelconques, pour atteindre le résultat souhaité.

Malheureusement, ces moyens plus ou moins détournés d'arriver à la prohibition de la grève, ne se heurteraient-ils pas dans la pratique, à des difficultés non moins grandes que celles qui s'opposent à l'interdiction directe, et que nous avons déjà signalées : les tribunaux anglais suffiraient-ils à juger, les prisons anglaises à contenir les délinquants que viendrait frapper la loi de 1875 appliquée à cette nouvelle fonction, si une agitation comparable à celle de 1911 venait à se reproduire ; et le caractère exemplaire des peines effectivement prononcées et subies serait-il assez efficace pour retenir sur la pente de la grève des masses ouvrières à peu près assurées, dans leur ensemble, d'échapper à l'application de la loi ?

D'autre part, à envisager les choses du point de vue théorique, si l'on se base sur le principe de l'utilité générale pour punir la rupture du contrat de travail dans l'industrie des transports, ne se verra-t-on pas entraîné fatalement à procéder de la même manière à l'égard des nouvelles industries, et n'arrivera-t-on pas, sinon à supprimer virtuellement, au moins à restreindre dans des proportions presque illimitées le droit de coalition ?

Quant au système de l'interdiction de la grève, avec le palliatif de l'arbitrage obligatoire, il ne semble pas, pour le moment du moins, jouir d'une bien grande faveur dans les milieux intéressés.

D'abord, si un tel système était adopté dans l'industrie des chemins de fer, il n'y aurait pas de raisons plausibles pour ne pas l'introduire aussi dans d'autres industries également essentielles à la vie économique, comme celles des mines de charbon ou des transports maritimes. A supposer que l'on instituât dans ces industries des tribunaux d'arbitrage, il faudrait, pour départager les ouvriers et les patrons que l'on ferait entrer dans leur composition, choisir un président nommé par l'État, magistrat ou fonctionnaire, dont la décision serait, sous peine d'amende ou de prison, obligatoire pour les deux parties : or, malgré les tendances très marquées à l'interventionnisme qui se sont manifestées depuis quelque temps en Grande-Bretagne, et dont nous signalerons plus loin les étonnants progrès (1), il semble que le goût du « fair play », du jeu franc et ouvert dans la lutte industrielle et commerciale, soit encore trop profondément ancré dans le tempérament anglais, pour que les employés aussi bien que les employeurs, pour que le public lui-même, acceptent ainsi brusquement et sans transition de voir l'État investi du pouvoir

---

1, V. Conclusion, p. 366 et suiv.

de régler souverainement, dans ses branches les plus importantes, les conditions de la vie économique.

De plus, pour être efficace, le fonctionnement de l'arbitrage obligatoire dans les chemins de fer supposerait, de la part des compagnies, la reconnaissance officielle et sans réticences des trade-unions, seules capables d'acquitter les amendes plus ou moins considérables prononcées pour violation, par les ouvriers, des sanctions arbitrales (1) ; on peut juger, d'après ce qui a été dit précédemment, combien il serait difficile d'arracher à des compagnies jalouses de leur autonomie et de leur indépendance, une concession de ce genre.

S'il est difficile, sinon impossible en fait, de prohiber complètement la grève, il semble que l'on pourrait, tout au moins, diminuer dans une certaine mesure l'étendue et la gravité des conflits. Il importerait, dans ce but, de mettre un terme à l'oppression que les grévistes exercent, dans la plupart des cas, sur les ouvriers désireux de continuer le travail. On a vu plus haut (2) que la loi de 1875 reconnaissait, dans une certaine mesure, le droit au picketing que l' « act » de 1871 avait prohibé ; l'act de 1906 est

1. S'il s'agissait de peines d'emprisonnement, on se heurterait, cela va sans dire, aux difficultés signalées en ce qui concerne la modalité précédente.

2. Introduction, p. 37.

venu accentuer l'effet de cette mesure en abrogeant la section VII de la loi de 1875 à partir de la sous-section IV, sauf le dernier paragraphe de ladite section qu'il a reproduit avec quelques variantes. Or, la grève de 1911 a démontré, une fois de plus et de façon péremptoire, que le picketing *paisible* était une chimère, et que les grévistes cherchaient ordinairement, en obsédant et en entourant leurs camarades, à contraindre et non à persuader (1).

A l'interdiction absolue de la grève dans les chemins de fer, certains pays ont préféré le système de la limitation, de la réglementation.

C'est à cette dernière méthode que s'est arrêtée notamment la législation canadienne, qui se trouve contenue dans « l'Industrial disputes Investigation Act » (2), promulgué le 22 mars 1907. Les caractères essentiels de cette loi sont les suivants :

1° Elle ne supprime pas le droit de grève, mais en suspend l'exercice, sous certaines peines, dans les *industries d'utilité publique* (au nombre desquelles on range les chemins de fer), avant et pendant l'examen du conflit par le bureau arbitral ;

2° Elle n'imprime aucun caractère obligatoire à la sentence arbitrale ; la grève et le lock-out demeurent permis après que cette sentence est intervenue.

---

1. V. ch. II, p. 224.
2. Connu aussi sous la dénomination de « Loi Lemieux », du nom de son promoteur.

En d'autres termes, la procédure de conciliation est obligatoire et suspensive du droit de grève, mais l'exécution de la sentence demeure facultative.

Tout d'abord, ce système paraît aller à l'encontre du principe juridique de l'arbitrage qui, lui, ne prétend point imposer aux parties le recours à sa propre intervention, mais, par contre, leur fait une obligation absolue d'accepter la sentence prononcée par les arbitres, dès qu'elles ont, de leur propre initiative, mis en mouvement cette procédure.

Les partisans de la méthode répondent, il est vrai, que l'on se repose, pour l'exécution de la sentence arbitrale, sur la conscience et l'intérêt des parties, et surtout sur l'influence toute-puissante de l'opinion publique (1).

Ce mode de sanction ne semble pas, du moins jusqu'ici, avoir fait preuve d'une grande efficacité pratique. Depuis la promulgation de la loi Lemieux, deux grandes grèves ont éclaté *après arbitrage*, l'une

---

C'est vers ce système que M. Millerand, après s'être montré partisan des sanctions effectives (v. son projet de loi du 15 nov. 1900, rédigé en collaboration avec Waldeck-Rousseau), semble incliner maintenant : « Confions, disait-il en 1911, confions les sentences arbitrales à la garde de l'opinion publique ; faisons, comme au Canada, le public juge en dernier ressort de ces choses qui touchent à l'intérêt public. C'est, je crois, la vérité. » (Conférence faite le 22 février 1911 à la Ligue de l'Enseignement sur les « conflits sociaux et l'arbitrage », reproduite par la revue *le Parlement et l'opinion* du 25 février 1911, et dans le recueil de discours et de conférences, publié par M. Millerand sous le titre de *Politique de réalisation*, p. 308 à 340.

en 1908 sur le « Canadian Pacific Railway », l'autre en 1910 sur le « Grand Trunck Railway », et dans cette dernière, le gouvernement canadien, représenté par M. Mackenzie King, ministre du Travail, a éprouvé les plus grandes difficultés à ramener le calme parmi les agents (1).

Sans doute, le public, qui est, dans de telles affaires, le premier intéressé et généralement la première victime, possède des titres indiscutables à juger souverainement la conduite des parties en litige. Par malheur, son verdict est destitué de toute autorité effective ; les appréciations les plus sévères, exprimées dans la presse ou dans les réunions publiques, paraissent, étant donné le degré d'éducation économique actuel des masses ouvrières, insuffisantes pour ramener celles-ci au respect de la légalité. L'action de l'opinion ne peut guère s'exercer efficacement qu'en forçant, par une pression énergique, les pouvoirs publics à interposer leur médiation et au besoin leur autorité (2); ainsi, de deux choses l'une : ou bien

1. De même, la grande grève des cheminots français en 1910 paraît avoir été arrêtée bien moins par l'opinion publique que par les révocations exemplaires prononcées par les compagnies, par les pénalités infligées aux meneurs, et par l'ordre de mobilisation lancé par le gouvernement dès le début de la grève (Th. Ferneuil, *la Conférence de M. Millerand sur les conflits sociaux et l'arbitrage*. [*Revue pol. et parlem.*, 10 mai 1911]).

2. C'est même en grande partie là-dessus que spéculent les ouvriers lorsqu'ils proclament la grève ou la prolongent ; ainsi les cheminots comptaient, en 1907, sur les appréhensions du

elle aboutit — au moins indirectement — à l'interventionnisme ; ou bien, elle est condamnée, dans la plupart des cas, à demeurer purement platonique.

Une des causes auxquelles on fait communément remonter la majeure partie des grèves qui ont sévi en Angleterre durant ces dernières années, sans en excepter la grève de 1911, réside dans l'absence de sanctions destinées à assurer, de la part des syndicats, le respect des conventions conclues par eux avec les employeurs (1). Par exemple, en dénonçant avant le terme fixé le « Scheme » de 1907, les Unions de cheminots savaient qu'elles ne couraient aucun risque, puisque la section IV du « Trade disputes Act » de 1906 les dégage de toute responsabilité au point de vue civil. C'est cette situation qu'un organe syndicaliste (2) résumait à l'usage des ouvriers dans une formule simple et laconique : « Les compagnies sont liées, les Unions ne le sont pas ». N'est-il pas naturel que les intéressés soient enclins à profiter d'un tel privilège, et n'éprouvent aucune hésitation à se jouer de cette sorte de « contrat-fantôme », qui s'évanouit lorsqu'on veut le saisir et dont l'observa-

———

public ; en 1911, sur sa fatigue et sur son affolement, pour amener le gouvernement anglais à intervenir et à briser la résistance des compagnies.

1. V. notamment : Yves Guyot, *la Grève des chemins de fer en Angleterre*, *Journal des Économistes*, n° du 15 sept. 1911.

2. *The Nation*, n° du 28 oct. 1911.

tion est purement facultative au regard de l'une des parties contractantes.

Il est incontestable — un journal anglais (1) le faisait déjà remarquer à propos de la grève des mineurs du pays de Galles de 1910-1911 — que la disposition précitée du « Trade disputes Act » a enlevé un élément de résistance à la grève dans les trade-unions. L'ouvrier prévoyant, souscripteur de la trade-union, craignait autrefois que les fonds de prévoyance de l'association ne fussent compromis si celle-ci participait à la grève. Cela était vrai — bien que dans une mesure plus restreinte (2) — pour les employés de chemins de fer qui, en cas de révocation encourue à la suite d'une grève, pouvaient se trouver dépourvus de secours si leur syndicat venait à être condamné à de lourdes amendes (3). N'ayant plus cette crainte, les hommes n'offrent plus à l'action gréviste des agents de la trade-union, la résistance que celle-ci eût rencontrée auparavant.

Pour mettre de nouveau un frein à l'ardeur combative des syndicats, il faudrait donc restituer à ceux-ci la responsabilité civile que la « trade disputes Act » leur a enlevée : c'est le vœu contenu plus ou

1. *The Times Engineering Supplement*, n° du 4 janv. 1911.

2. Nous avons vu, en effet, que les compagnies elles-mêmes avaient créé, à l'intention de leurs agents, des caisses de retraites de secours, en cas d'accidents ou de maladies, etc.

3. Comme cela avait eu lieu, par exemple, à l'occasion du « Talff Vale Case ».

moins explicitement dans les réclamations des compagnies devant la Commission Royale de 1911 (1); c'est aussi le vœu exprimé par plusieurs Chambres de commerce anglaises (2), mais d'après ce que nous en avons dit dans la première partie de cette étude, il ne semble pas que le Parlement anglais soit disposé à l'examiner de si tôt (3).

---

1. Rapport de la Commission Royale instituée en vue d'étudier le fonctionnement du Schem de 1907, etc., nº 47 (déposition des compagnies).

2. Notamment par la Chambre de commerce de Luds.

3. Dans certaines industries où fonctionnent la conciliation et l'arbitrage, des conventions particulières intervenues entre patron et ouvriers (et dont plusieurs sont antérieures à l'Act de 1906), prévoient la constitution d'un fonds de garantie qui, en cas de non observation par l'une des parties contractantes, des accords ou des sentences arbitrales, servira à indemniser l'autre partie.

Depuis le 8 mai 1898 existe, entre la fédération des patrons de l'Union nationale des ouvriers de la chaussure, une convention de ce genre, en vertu de laquelle une somme de 2.000 livres sterling, constituée au moyen des efforts égaux de chacune des parties, doit être disposée entre les mains de trois « trustees » afin de répondre de l'observation, par les employeurs aussi bien que par les employés, des termes de l'accord qui les lie et des décisions des arbitres (ceux-ci devant déterminer, en cas de violation des conventions le montant de l'indemnité à prélever sur cette somme) Cette clause a reçu son application à diverses reprises, notamment en 1899, 1903, 1907 et 1910.

Des conventions analogues ont été conclues dans l'industrie des docks de Bristol, dans celle de la teinturerie à Bradfort, et dans la fabrication des boulons et des écrous du Sud Staffordshire dans ces deux derniers cas il s'agit d'assurer le respect des décisions des « wage Boards ». Rapport concernant les bureaux de conciliation et d'arbitrage (1910), Board of Trade (Labour department), préambule (p. XXIX et XXX), et p. 213, 223, 266.

Il n'est pas douteux que ce soit un moyen de mettre les ouvriers en garde contre l'abus des grèves, que de les intéresser

b) *Les moyens indirects, ou d'ordre plus particulièrement économique et financier.* — Nous avons donné précédemment un aperçu de la situation difficile créée aux compagnies par la concurrence sans limites, sujette toutefois aux obligations imposées par le Parlement, qui avait été depuis leur formation le régime commun à tous les réseaux anglais (1).

---

pécuniairement au respect des ententes qu'il sont conclues avec leurs employeurs. Mais il faut avouer que l'établissement d'un système de ce genre offrirait bien des difficultés pratiques dans des entreprises aussi complexes et aussi étendues que les grands réseaux de chemins de fer ; et d'ailleurs, il faudrait que les sommes déposées en garantie fussent assez importantes pour que la perte encourue par les agents en cas de violation de leurs engagements fût capable de balancer amplement les avantages qu'ils pourraient espérer retirer d'une grève.

1. Divers « acts » ont été votés par le Parlement au cours du XIX[e] siècle, destinés soit à contrôler les relations entre les compagnies et le public, au point de vue des tarifs, soit à imposer aux compagnies certaines mesures en vue de la sécurité des voyageurs ou des employés ; nous citerons notamment :

1° Le « Regulation of Railways Act » (1842) confiant au Board of Trade le soin de nommer des inspecteurs chargés de visiter les lignes avant que celles-ci soient livrées à la circulation, et d'en interdire l'ouverture s'il y a lieu ; d'exercer des poursuites contre les compagnies en cas d'infraction à la loi ; l'autorisant en outre à exiger de ces dernières des rapports concernant les taxes perçues par elles, et les accidents survenus sur leurs réseaux ;

2° Le « Railway and Canal Traffic Act » (1854) enjoignant aux compagnies de s'arranger pour faciliter la réception, le transport et la livraison des marchandises en transit ; en vertu d'un nouveau « Regulation of Railway Act » (1873), une commission de trois membres fut nommée afin d'assurer l'observation du susdit « act » : cette commission, d'abord temporaire, fut remplacée en 1888 par une commission permanente ;

3° « Act » de 1871 prescrivant des enquêtes relatives à certains accidents ;

Ce régime, qui provoque les plaintes incessantes du personnel — celui-ci se jugeant insuffisamment rémunéré — ne donne d'ailleurs pas satisfaction aux besoins des divers autres intéressés : les actionnaires se plaignent de la faiblesse des dividendes ; les compagnies elles-mêmes souffrent de ne pouvoir faute de fonds, donner à leur exploitation le développement qu'elle comporte. Enfin les commerçants récriminent contre l'insuffisance des facilités qui leur sont fournies et de l'exagération des tarifs de transports. Bref, tout le monde est d'accord pour reconnaître qu'il y a quelque chose à changer dans la situation existante.

Mais où les divergences se font jour, c'est quand il s'agit de déterminer la nature des modifications à apporter et des réformes à introduire. Chacun apporte sa solution au problème, et naturellement les remèdes proposés diffèrent notablement suivant les points de vue : les uns préconisent les méthodes d'exploi-

---

4° « Act » de 1889 rendant obligatoire, sur toutes les lignes transportant des voyageurs, l'usage du block system, la connexion entre les aiguilles et signaux, et l'établissement de freins continus automatiques ;

5° « Act » de 1893, autorisant le Board of Trade à intervenir, sur les représentations qui lui seraient faites relativement à la durée exagérée du temps de travail des agents.

Enfin, le « Railway employment (Prevention of accidents) Act », voté en 1900, prévoyait l'introduction de règlements destinés à réduire au minimum les dangers inhérents au service des chemins de fer.

tation en usage aux États-Unis,telles que l'élévation de la limite maxima de chargements des voitures et des convois ; mais, étant donné que les conditions d'exploitation sont toutes différentes en Amérique et en Europe, ce système a de bien faibles chances d'être adopté, et nous ne le citons ici que pour mémoire.

D'autres verraient avec faveur s'établir entre les compagnies des fusions, des ententes supprimant, ou du moins restreignant la concurrence dans des limites raisonnables. Pour d'autre senfin, — et ces derniers sont en plus grand nombre, le salut ne saurait être cherché que dans la suppression complète des compagnies, dans la reprise des chemins de fer par l'État, dans la nationalisation, ou, pour parler plus exactement, dans le rachat (1).

C'est à ce dernier moyen, qui préoccupe au plus haut point en ce moment l'opinion publique anglaise, que nous attacherons tout particulièrement

1. Quant au système intermédiaire de la concession ou de l'affermage des compagnies privées, la propriété du réseau demeurant à l'État (qui peut être considéré comme étant, avéc différentes variantes, celui de la France, de l'Italie (au moins jusqu'en 1905), de la Hollande et des divers autres pays, il a eu à l'origne une grande vogue en Angleterre ; (il avait même été préconisé par Sir RowlandHill, dans son rapport comme membre de la Commission Royale de 1865). « Il est actuellement démodé, n'étant pas une réforme suffisante aux yeux de nos modernes socialistes. » (Acworth, *l'État dans ses rapports avec les chemins de fer* » p. 166 de la publication éditée par Thomas Mackay intitulée *Une politique de libre échange*).

notre attention, après avoir dit toutefois quelques mots du second des remèdes que nous venons d'énumérer.

I. — Les ententes et les fusions entre les différentes compagnies. — Dès l'origine, les grandes compagnies ont senti l'avantage qu'il y avait pour elles à s'entendre, à renoncer aux guerres de tarifs et à fixer une limite commune que les taxes ne pourraient dépasser.

Depuis un certain nombre d'années, cette tendance a pris un caractère beaucoup plus marqué, s'est traduite par des rapprochements plus nombreux, par des alliances plus étroites, destinés à réaliser, grâce à l'organisation de services commus, grâce à une distribution plus rationnelle du trafic, des économies importantes (1).

C'est ainsi que les différents réseaux se sont efforcés de former des ententes en vue de supprimer les « duplicate services », les services en double emploi,

---

1. C'est surtout à l'influence des actionnairés, s'exerçant dans le sens d'une politique d'économie, que doit être attribuée la naissance des « Working agreement System », ou formation, entre, divers compagnies, de groupements destinés à réduire les dépenses d'exploitation, nous donnons ci-après les principaux : South Eastern Railway, London, Chatham and Dover Railway ; London and North Western Railway, Midland RailwayLancashire and Yorkshire Railway ; Great, Northern Railway, Great Eastern Railway, Great central Railway ; Great Western Railway, London and South Western Railway ;

c'est-à-dire les trains mettant en communication les mêmes villes en suivant des trajets presque parallèles, avec des horaires concordants. (2) (1)

Mais, dans ces tentativse louables pour réduire leurs dépenses d'exploitation, leurs « working expenses », sans nuire aux intérêts généraux du trafic, les compagnies ont rencontré une vive opposition dans les régions mêmes où les voies ferrées se trouvaient en excès ; toutes les localités desservies ont protesté contre la suppression des lignes inutiles, à cause des facilités supplémentaires qu'elles en retiraient ; si bien que, pour éviter de susciter de trop vifs mécontentements, les compagnies ont dû consentir des concessions qui ont bien vite compensé le bénéfice que ces réformes devaient leur procurer (3).

Elles n'ont guère été plus heureuses dans leurs

---

1. Certaines compagnies se sont même entendues pour limiter la vitesse de leurs trains sur les lignes concurrentes : témoin l'arrangement conclu entre le « London and South Western Railway » et le « London Brighton and South Coast Railway », fixant à deux heures le temps *minimum* que les trains doivent employer à parcourir sur leurs lignes respectivés le trajet compris entre Londres et Portsmouth. (S. Émil Davies, « *The Case for Railway nationalisation*, la thèse en faveur de la nationalisation du chemin de fer), p. 23.

2. Un autre procédé vers lequel les compagnies semblent incliner de plus en plus, consiste à répartir entre elles, suivant une proportion determineé, le trafic entre deux villes ou deux dictricts desservis concurrement par elles. (*ibid*).

3 Maurice Alfassa, *la Crise ouvrière récente des chemins de fer anglais*, p. 74.

essais en vue d'opérer la fusion, l' « amalgamation » des réseaux trop peu importants pour constituer des organisations autonomes (2).

Mais ici ce n'est point à des intérêts particuliers, c'est à la mauvaise volonté ou à l'inertie des pouvoirs publics qu'elles se sont heurtées. Un act du Parlement de 1858 avait autorisé des accords entre le « Great Nothern Railway » et les « Manchester Sheffield and Lincolnshire Railway », dont le « Great Central » est issu (2). S'appuyant sur l'autorisation législative, les deux compagnies conclurent en 1907 un accord plaçant leurs exploitations sous une direction com·

---

1. Cependant il n'en a pas toujours été ainsi, car il est intéressant de le noter, c'est de cette tendance à l'amalgamation et à l'absorption des petits réseaux par les compagnies plus importantes, que sont nés la plupart des grands systèmes actuels. C'est ainsi que le London and North Westerm Railway est le résultat de la fusion du London and Birminghan Railway, du Liverpool and Manchester Railway, du Grand Junction Railway, du Manchester and Birmingham Railway, le Midland, celui de la réunion des compagnies suivantes : North Midland Railway ; Midland Counting Railway ; Birmingham and Derby Railway.

Le Great Northern a été constitué par l'amalgamation des : London and York Railway ; Direct Northern Railway ;

Le North Eastern Railway par celle des : York, Newcastle and Berwick Railway ; York and Nord Midland Railway ; Leeds Northern Railway ; Stockton and Darlington Railway.

Quant au Great Western Railway actuel, il est issu de la combinaison de plus de cent compagnies différentes (Emil Davin, *the Case for Nationalisation*, p. 14 et 15).

2. Cette mesure exceptionnelle est devenue, en 1864, une règle générale, grâce au « Railway Companies Powers Act », qui subordonne toutefois à l'autorisation du Board of Trade la validité de semblables ententes.

mune, et qui équivalait à une véritable fusion (1).

Des négociations analogues s'étaient engagées vers la même époque entre deux compagnies rivales d'Écosse, le « North British » et le « Caledonian ».

Malheureusement ces tentatives, sans rencontrer de la part des pouvoirs publics une opposition ouverte, n'ont été réalisées — quand elles ont pu l'être — qu'avec tant de difficultés, les autorisations accordées ont été subordonnées à tellement de formalités et de restrictions, que, dans bien des cas les avantages de l'opération ont été par avance sacrifiés (2).

Et, cependant, il y avait là des initiatives qui méritaient d'être encouragées, et s'il existe un moyen efficace de remédier à la crise que traversent, au point de vue financier, les chemins de fer anglais, c'est dans une concentration spontanée et progressive de cette industrie qu'elle semble de préférence devoir être cherchée (3).

---

1. D'ailleurs, si l'on en croit M. Emile Davies (*op. cit.*, p. 22), ces fusions paraissent avoir été opérées sans méthode, sans vue d'ensemble et, la plupart du temps, dans le seul but de prendre l'avantage sur une tierce compagnie.

2. *Ibid.*, p. 75. Les cheminots, de leur côté, se sont généralement montrés, comme nous le verrons plus loins, antipathiques à toute fusion ou entente entre les compagnies.

3. Telle semble être d'ailleurs l'opinion des diverses personnalités d'une compétence indiscutable, notamment du Sir Samuel Fay, administrateur général du Great Central Railway (*Memorandum to Commitee of Board of Trade Railway conférence*, 1909).

La grande difficulté serait de contenir ce mouvement de concentration dans de justes limites. Il semble bien, en effet, que la défaveur dont ce genre de solution est depuis longtemps l'objet dans des milieux assez divers, ait en grande partie tenu à la crainte très vive de voir un jour l'exploitation des railways dégénérer en monopole privé (1). A ce péril redoutable, plusieurs paraissent préférer la solution, pourtant bien radicale de la nationalisation. Peut-être leurs craintes sont-elles quelque peu chimériques. Dans tous les cas, n'est-il pas intéressant de voir ainsi la libre concurence, incapable de lutter contre la force irrésistible qui la pousse à sa propre destruction, inspirer à ses partisans eux-mêmes une

---

Dans ces derniers temps, les compagnies sont parvenues, grâce à des moyens détournés, à se passer de l'intervention du Parlement et de l'autorisation du Board of Trade, ainsi que le prouve le « Working agreement » mentionné, p. 311 (note 1). (V. aussi *Westminster Gazette* du 10 août 1911).

1. Cette crainte — dont les adeptes du rachat devaient plus tard tirer le parti que l'on devine — apparaissait déjà dans la déposition faite par le capitaine Tyler, (alors inspecteur du service des chemins de fer), devant la Commission parlementaire de 1872 : « A la fin, disait-il, le pays sera aux mains des compagnies, qui se coaliseront entre elles jusqu'à ce qu'elles forment un seul grand monopole des chemins de fer. La question se posera alors de savoir si l'État doit contrôler les chemins de fer, ou les chemins de fer contrôler l'État. » Même dans le monde des affaires, à Liverpool, à Hull, à Plymouth, la nationalisation des chemins de fer semble avoir rallié, à cette époque, un plus grand nombre de partisans que la solution intermédiaire dans l'amalgamation (Cf. Gustav Cohn, de l'Université de Göttingen, *la Nationalisation des chemins de fer*. *Économic Journal*, déc. 1908).

terreur assez grande pour les rejeter dans l'interventionisme le plus absolu.

II. — Le rachat des chemins de fer par l'État

Bien que le conflit de 1911 ait donné à cette question une actualité toute nouvelle, ce serait une erreur de croire que ce soit à son occasion qu'elle a commencé à être un objet d'étude et de discussion dans le monde économique anglais.

Déjà, en 1906, la séance annuelle des Chambres de commerce britanniques avait été marquée par une proposition de M. Cunningham (1), tendant à la nomination d'une commission officielle en vue d'examiner si véritablement l'Angleterre possédait le meilleur système d'exploitation des voies ferrées, et si la natinoalisation ne serait pas préférable. Appuyée

---

1. Un des partisans les plus déterminés du rachat, auteur de divers travaux sur la question : v. notamment » Railway nationalisation » ; « Comparative Railway Statistics ».

La question de la nationalisation des railways a donné lieu en Angleterre à toute une littérature tantôt hostile, tantôt favorable. Les deux thèses opposées ont été soutenues récemment encore dans deux petits ouvrages très condensés et très complets, l'un de M. Émil Davies (*The Case for Railway Nationalisation, La thèse en faveur de la nationalisation des chemins de fer*), l'autre de M. Edwin A Pratt (*The Case Against Railway nationalisation, La thèse contraire à la nationalisation des chemins de fer*). Pour tout ce qui concerne cette question, se référer à ces deux volumes et à la bibliographie qui s'y trouve contenue.

par M. Bennett qui avait mentionné à ce propos l'expérience résultant de la nationalisation partielle déjà réalisée par les municipalités dans l'exploitation des tramways, cette proposition avait été vivement combattue par M. Stiebel et par Lord Brassey, qui déclarèrent que jamais le pays ne donnerait son assentiment à la « confiscation » de 500 millions de livres de propriété (1). La proposition fut d'ailleurs repoussée : Ainsi que le fait remarquer M. Daniel Bellet, c'était un indice à noter qu'elle eût pu être faite, et qui plus est, devant une assemblée d'hommes sérieux et positifs comme l'Association des Chambres de commerce anglaises.

L'idée fut reprise, à peu près vers la même époque — mais, comme bien l'on pense, dans un tout autre esprit et dans un but bien différent — par M. Will Thorne, député du parti ouvrier aux Communes ; dans le projet de loi qu'il déposa alors devant le Parlement, la nationalisation des chemins de fer ne figurait que comme l'un des articles d'un programme beaucoup plus vaste — et empreint de tendances socialistes très caractérisées, — qui comportait en outre la reprise effective par l'État des mines, des canaux et des tramways du Royaume-

1. Il est à croire d'ailleurs que l'opposition des honorables orateurs s'appuyait pour une grande part sur une erreur d'interprétation, car il s'agit non pas d'une « confiscation », mais bien d'un *rachat*.

Uni (1). La proposition fut d'ailleurs très sérieusement discutée par la *Railway Gazette*, qui y opposa de nombreuses objections de fait et de principe.

Une fois lancée, cette conception devait nécessairement rencontrer dans la classe ouvrière un nombre considérable de partisans. En octobre 1910, lors de son congrès annuel, l'A. S. R. S. adoptait la résolution suivante : « Considérant les efforts des compagnies de chemins de fer pour réaliser des économies par voie d'amalgamation et de convention d'exploitation... le congrès a la conviction que la création de ces monopoles puissants est un danger positif pour la communauté ; la seule solution est la reprise des chemins de fer par l'État. » Ce vœu a été renouvelé au congrès corporatif tenu à Carlisle l'année suivante (2). De plus, la nationalisation des chemins

---

1. Ce projet prévoyait la dévolution au « Local Government Board », des pouvoirs nécessaires pour l'acquisition desdites industries, qu'il devait ensuite donner à bail. D'ailleurs, à cause de la difficulté d'évaluation des voies ferrées, dès le 1[er] mai 1907, toute compagnie devait faire la déclaration de valeur de la propriété susceptible d'être nationalisée. Le rachat devait être opéré dans les cinq ans qui suivraient la promulgation de la loi, au moyen d'une émission de consolidés, ou de bons portant intérêt (à 3 o/o par exemple). M. Daniel Bellet, *les Compagnies de chemins de fer*. (*Revue économique internationale*, 15 oct. 1912).

2. D'après les orateurs qui se sont succédés à la tribune du congrès, les cheminots sont actuellement « victimes de la tyrannie insupportable », de la « servitude dégradante » des compagnies qui, au mépris des intérêts de la classe ouvrière, se préoccupent uniquement d'accroître les dividendes de leurs actionnaires. (On a vu plus haut ce qu'il y avait de fondé dans cette assertion). Les

de fer est un des chapitres essentiels du programme de M. Keir Hardie et des autres membres du parti ouvrier.

Mais l'idée n'a pas fait son chemin seulement dans les milieux plus ou moins imprégnés de théories socialistes, et la preuve qu'il faut compter avec elle, même dans un monde où l'on ne se berce généralement pas de chimères, c'est que dès le mois de novembre 1908, Sir George Gibbs, ancien directeur de grande compagnie de chemin de fer, traita la question de la nationalisation dans une conférence faite devant la Royal Economic Society.

D'autre part, les journaux les plus sérieux, le *Railway News* en octobre 1910, le *Times* en mai 1912, se sont occupés de la question à un point de vue de réalisation pratique, et se sont efforcés d'établir une base d'estimation en vue du rachat des voies ferrées (1).

Enfin, une commission spéciale a siégé en Irlande pendant près de deux ans afin d'examiner le meilleur

---

chemins de fer doivent être exploités « par le peuple et pour le peuple » c'est-à-dire par l'État qui, devenu maître des réseaux... pourra accorder aux employés une augmentation générale de leurs salaires, en même temps, bien entendu, qu'une diminution de leurs heures de travail. » (Ch. de Lasteyrie, *la Nationalisation des chemins de fer anglais*)

1. En 1910, la modérée *Westminster Gazette*, envisageant elle-même le problème, ne considérait-elle pas la nationalisation comme pouvant entrer dans le domaine des choses réalisables dans l'espace d'une génération ? (N° du 10 août 1910).

système d'exploitation à adopter pour l'île (1); tandis que la minorité de la commission demandait l'unification des réseaux sous une direction commune, avec le contrôle de l'État, la majorité concluait nettement à la nationalisation (1).

Il est impossible de nier que le progrès de cette idée dans les milieux ouvriers et politiques, dans celui des affaires comme dans la presse, ait été aidé, dans une large mesure, par la crise démagogique violente que traverse le pays : le gouvernement, qui s'est engagé assez profondément dans la voie du socialisme ou tout au moins de l'interventionnisme, ne pouvait paraître hostile ou même indifférent à un projet qui n'est autre chose qu'une application partielle de ces doctrines. Aussi M. Asquith, premier ministre, recevant l'année dernière une députation du Congrès des Unions de chemins de fer, se déclara-

---

1. M. Defrance, *les Chemins de fer de Grande-Bretagne et d'Irlande au point de vue commercial et industriel*, p. 278.

2. Sans se montrer personnellement partisans de l'exploitation des chemins de fer par l'État (ou pour le compte de l'État), certains économistes, comme M. Acworth (note lue le 11 janvier 1912 à la Société Royale d'économie politique), et jusqu'à des directeurs de réseaux, comme M. A. Kaye Butterworth, administrateur général du « North Eastern ». (*Memorandum présenté a la commission des Railways au Board of Trade*, 1909), et M. F.-H. Dent, administrateur général du South Eastern and Chatham Railway (adresse à l'Association du « Railway Students », rapportée dans la *Railway Gazette* du 25 octobre 1912), semblent bien considérer ce système comme l'aboutissement inévitable, — et peut-être prochain, — de l'évolution actuelle.

t-il prêt à examiner la question et à provoquer à bref délai la nomination d'une commission chargée de procéder, à ce sujet, à une enquête approfondie à poursuivre tant en Angleterre qu'à l'étranger.

Si la nationalisation des chemins de fer apparaît à une partie de la classe ouvrière et à ceux qui la représentent, comme une étape vers la réalisation de leurs théories sociales, elle s'est imposée, d'autre part, à l'attention d'esprits pondérés et raisonnables qui s'efforcent d'en peser la valeur pratique, commerciale même, comme ils sont prêts à le faire pour tout autre moyen tendant à modifier une situation que chacun s'accorde à juger profondément défectueuse.

C'est, autant que possible, sous ce dernier aspect et en nous dégageant de toute théorie abstraite et de toute idée préconçue, que nous voudrions examiner ici la question ; nous l'envisagerons ensuite sous un rapport qui nous intéresse tout particulièrement, sous le rapport de la prévention des grèves dans l'industrie des chemins de fer.

Voyons d'abord comment elle se présente au point de vue légal. Si l'on se reporte au « Railway's Regulation Act » de 1844 (1), on constate que le rachat seul est prévu et possible. Pour les lignes construites après 1844, la faculté de rachat par l'État a été expressément stipulée, moyennant le

1. 7 et 8 Vict., c. 85.

paiement d'une indemnité égale à vingt-cinq fois le produit net moyen des trois dernières années, à condition toutefois que le dividende servi aux actionnaires soit au moins égal à 10 0/0 : s'il est inférieur, l'indemnité devra être fixée par voie d'arbitre. Les lignes concédées antérieurement au 1er janvier 1844 ne rentrent pas dans ces prévisions ; elles ne pourraient donc être rachetées que par voie d'expropriation amiable (1).

Etant donné qu'aucune grande compagnie ne distribue à ses actionnaires un dividende de 10 0/0, c'est par voie d'arbitrage, et non à forfait, que devraient, d'une façon générale, être réglées les indemnités du rachat. On conçoit l'incertitude, les inégalités aussi, sans doute, qui en résulteraient dans la fixation du prix à payer.

Cependant, dans son numéro du 30 mai 1912, le *Times* a tenté de donner un aperçu des conditions financières dans lesquelles aurait lieu l'opération. Afin de simplifier le problème, il a adopté comme base d'évaluation le produit par 25, du revenu net moyen des 3 dernières années, et il est arrivé par ce procédé aux résultats suivants :

---

1. Il est à remarquer, d'ailleurs, que si ces lignes ne dépassent pas comme développement total une longueur de plus de 3.700 kilomètres, elles constituent, suivant l'expression de M. Ch. de Lasteyrie, comme l'épine dorsale des différents réseaux et relient Londres à la plupart des grands centres de l'Angleterre.

Le produit net moyen durant les trois dernières, années 1908, 1909, 1910, s'est élevé pour l'ensemble des réseaux à 42.101.710 livres sterlings.

En le multiplant par 25, la valeur de capitalisation des lignes s'élève à 1.052.542.750 livres sterlings.

Pour se procurer les sommes nécessaires, l'État aurait à faire une émission de consolidés qui représenterait, pour lui, au taux de 3 o/o d'intérêt, une dépense annuelle de 31.000.000 de livres. La recette moyenne annuelle s'élevant, comme on vient de le voir, à 42 millions de livres sterling environ, l'opération semble se solder en définitive par un bénéfice approximatif de 10.000.000 de livres. Mais il ne faut pas oublier que l'État, comme tout entrepreneur, aurait à pourvoir aux dépenses nécessaires à l'amortissement et au renouvellement du matériel, à l'exécution des travaux complémentaires, et aussi à la construction des lignes nouvelles exigées par les besoins du trafic.

Si l'on considère que les dépenses de cette nature se sont élevées, pour la période 1900-1910, à la somme de 123.000.000 livres sterling, soit à une moyenne de 12.300.000 livres par an, on est amené à cette constatation que si l'État recevait d'un côté 10 millions de livres au compte de l'exploitation, il en dépenserait de l'autre 12 millions et même davantage au compte de premier établissement. Il en

résulterait pour lui un déficit annuel d'environ 2.500.000 livres (1).

Une revue spéciale des chemins de fer, le *Railway News*, adoptant un procédé d'évaluation analogue, est arrivée à des résultats moins encourageants encore. Il est vrai qu'elle a serré la question de plus près et fait entrer en compte les lignes ne donnant pas ou donnant peu de dividendes, et divers autres facteurs que le *Times* semble avoir négligés.

L'estimation ainsi obtenue par le « Railway News » porte l'indemnité de rachat à la somme de 1.659.288.000 livres (un peu plus de 41 milliards de francs). En admettant que l'État, pour couvrir cette somme, émit un emprunt au taux de 2 1/2 0/0, le service des intérêts absorberait annuellement 41.482.000 livres ; si l'on rapproche ces chiffres de celui du revenu net afférent au précédent exercice (1910), soit 45.136.000 livres, on arrive à un bénéfice de 3.654.000 livres, auquel il faudrait faire subir une partie des mêmes déductions que ci-dessus.

L'écart de 607.288.000 livres (2) existant entre

---

1. Selon M. Daniel Bellet, c'est sensiblement le déficit auquel aurait conduit, toutes proportions gardées, le rachat effectué par l'État français du réseau de l'Ouest. (*Le rachat des chemins de fer britanniques. Revue Économique internationale* du 15 oct. 1912.)

2. Plus de 15 milliards de francs.

l'évaluation du *Times* et celle du *Railway News* relativement au montant de l'indemnité de rachat, suffirait à démontrer l'incertitude et la fragilité de toute prévision. Et encore faut-il noter que le procédé de calcul mis en œuvre par les deux journaux que nous venons de citer, offre un caractère relatif, sinon de précision, tout au moins d'uniformité. Que serait-ce s'il fallait, conformément aux dispositions du *Railway's regulation Act* de 1844, recourir à la voie arbitrale et amiable, sinon à la voie contentieuse, pour fixer les indemnités d'appropriation de dix-neuf grandes compagnies et d'environ deux cent trente compagnies secondaires qui partagent le réseau ferré de l'Angleterre et de l'Irlande ?

Quant à l'excédent des recettes d'exploitation sur la somme destinée à assurer le service des intérêts de l'emprunt (excédent qui, on l'a vu, serait probablement absorbé par les frais d'amortissement, de renouvellement du matériel, etc.), il est lui-même des plus problématiques. En effet, le taux de capitalisation admis par le *Times* (3 o/o) aussi bien que celui de 2 1/2 o/o adopté par le *Railway News*, semblent avoir peu de chances d'attirer les souscripteurs, si l'on songe que le cours des consolidés à 2 1/2 o/o est aujourd'hui tombé à 75 (1). Les émis-

1. Il ne dépassait pas 77 au mois de juillet 1912, c'est-à-dire avant même la dépression générale causée par l'explosion du conflit balkanique.

sions successives auxquelles l'État devrait recourir pour une somme de 30 à 40 milliards, entraîneraient nécessairement un abaissement des cours, qui ne pourrait être évité que par l'offre d'un intérêt plus avantageux. Ce n'est plus 2 1/2 ou 3 0/0 que l'État devrait servir aux prêteurs, mais 3 1/4, peut-être 3 1/2 ; du même coup, il verrait la charge annuelle lui incombant, s'accroître de 10 à 15 millions de livres, ce qui ferait bien vite évanouir le bénéfice dont il était question tout à l'heure (1).

A ces prévisions pessimistes, les partisans du rachat répondent en faisant ressortir les économies considérables que permettrait de réaliser la simplification des services, grâce à la substitution d'un organe directeur unique à la multitude d'administrations distinctes que comporte l'organisation actuelle du réseau (2). C'est là un genre d'argument assez familier aux partisans de la doctrine de l'Etat-producteur, de l'État-industriel, mais il ne semble avoir

1. Il ne faut pas non plus omettre de signaler l'augmentation énorme que le rachat ferait subir à la Dette publique de l'Angleterre, qui se trouvait portée de 685 millions de livres à 1.737 millions dans l'hypothèse du *Times*, et à 2 344 millions de de livres (58 milliards de francs environ) dans celle du *Railway News*. Le crédit de la Grande-Bretagne recevrait là une atteinte dont il se relèverait bien difficilement.

2. Les nombreux « working agreements » et autres modes d'amalgarection signalé dans le précédent paragraphe, ont d'ailleurs contribué à montrer que cette opération était possible, sans nuire au fonctionnement général du service des chemins de fer.

ici rien de bien décisif (1). Certes, si les deux cent cinquante compagnies existant actuellement en Grande-Bretagne, et dont chacune possède ses administrateurs, directeurs, sous-directeurs, et se voit obligée d'entretenir, pour le règlement de ses comptes, un nombre d'employés considérable dans les Clearing-houses de Londres et de Dublin, venaient à être groupées, sous une même direction, les frais afférents aux traitements du haut personnel et aux services accessoires s'en trouveraient notablement réduits. Mais les économies ainsi réalisées seraient balancées — et au delà — par les dépenses considérables nécessitées par le personnel subalterne. Les syndicats se sont toujours opposés à toute mesure susceptible d'entraîner une diminution dans le nombre des employés ; nous avons même noté que les tentatives faites dans ce sens par les compagnies

---

1. Il va sans dire que nous ne rééditerons pas ici les raisons — si souvent présentées qu'elles en sont en devenues classiques — pour ou contre l'exploitation directe des chemins de fer par l'Etat. Nous ferons seulement remarquer en passant que l'un des principaux motifs que l'on invoque en faveur de ce dernier système, l'intérêt de la défense nationale, se trouve singulièrement affaibli ici : la Grande-Bretagne n'ayant pas de frontières terrestres, l'utilité des voies ferrées au point de vue stratégique réside surtout pour elle dans la possibilité d'assurer le ravitaillement rapide et continu de ses ports en charbon, vivres et munitions. Or, c'est un point sur lequel les nécessités mêmes de la concurrence commerciale devaient à elles seules (même en ce qui concerne les grands ports militaires), se charger d'assurer à l'Angleterre des voies d'accès très suffisantes.

en vue de réduire leurs frais d'exploitation, n'avaient pas peu contribué, par le mécontentement suscité parmi les ouvriers, à provoquer les conflits de 1907 et de 1911 (1). C'est dans le même esprit que les trade-unions se sont constamment montrés hostiles à toute politique de fusion qui, par la suppression des lignes faisant double emploi, par la simplification des services, etc., eût inévitablement entraîné une réduction de l'effectif global du personnel dans tout le Royaume-Uni.

De plus, les agents qui voient dans la nationalisation des chemins de fer un moyen depuis longtemps souhaité d'améliorer leur situation pécuniaire, n'auront point de cesse qu'ils n'aient contraint l'État à faire droit à leurs exigences, et à détruire ainsi l'effet des réductions de frais opérés par ailleurs (2).

Nous voici donc ramenés tout naturellement au point de vue qui nous intéresse particulièrement dans cette étude : le rachat des chemins de fer par l'État aurait-il une influence favorable sur le fonctionnement du service du chemin de fer, et mettrait-il le public à l'abri de coalitions aussi redoutables que celle dont il vient d'être témoin? Sans avoir contre cette mesure aucune aversion de principe, il est

1. Voir notamment ch. 1er. p. 97.

2. C'est ainsi que le rachat de l'Ouest par l'État français a été suivi d'un notable accroissement des salaires sur ce réseau.

permis de rester sceptique sur ce point : Un partisan déclaré de la nationalisation, M. Winston Churchill, Home Secretary, ne convenait-il pas lui-même de l'incertitude du résultat, lorsqu'il disait que « si les chemins de fer étaient nationalisés, il faudrait de toute nécessité les faire marcher, et que leurs employés pourraient encore... user de leur puissance collective pour déchaîner la grève » (1) (2).

---

1. Les résultats fournis à cet égard par le système de la nationalisation dans divers pays, ne semblent pas jusqu'ici des plus encourageants : c'est ainsi que la grève générale de 1904 sur les chemins de fer de l'État hongrois, survenue à la suite du mécontentement provoqué chez les ouvriers par l'insuffisance des sommes que le gouvernement avait résolu de consacrer à l'amélioration des conditions du travail (2.500.000 francs au lieu de 12 millions de francs réclamés par les agents), ne put être réduite que grâce à la faculté, appartenant au gouvernement, d'appeler les grévistes à accomplir leur service en qualité de réservistes, les exposant ainsi, en cas de désobéissance, à un emprisonnement de deux années, et à la peine de mort en cas de résistance violente aux ordres de leurs supérieurs.

Plus récemment encore, la grève de 1907 dans les chemins de fer italiens, et la grève de 1910 dans les chemins de fer français (qui sévit sur le réseau de l'Ouest-État avec une acuité toute particulière), sont venus démontrer que les chances du conflit n'étaient pas, à beaucoup près, moins nombreuses dans les chemins de fer régis par l'État que dans ceux soumis à l'administration des compagnies.

Mais l'exemple le plus caractéristique sur ce point est peut-être la grève de 1903 sur les railways australiens, grève qui n'avait même pas l'excuse de tendre à une amélioration des conditions du travail, mais dont le but manifeste était d'assurer la prépondérance des organisations ouvrières sur les pouvoirs politiques de l'État de Victoria. Cette tentative échoua : 1° par suite de l'opposition unanime qu'elle rencontra de la part des citoyens de Melbourne ; 2° grâce à l'initiative prise par le gouvernement, de

Il est fort à craindre que les hommes qui ont considéré jusqu'ici la reconnaissance des Unions par l'État comme une suite naturelle et nécessaire de la nationalisation ne cèdent, dès que leur intérêt leur semblera l'exiger, au désir d'exercer une pression sur les pouvoirs publics comme ils l'ont fait jusqu'ici à l'égard des compagnies ; et ils s'y laisseront aller avec une facilité d'autant plus grande que le gouvernement aura davantage à compter avec ceux qui sont au Parlement les porte-paroles de la classe ouvrière. Le danger qu'une pareille situation constituerait pour la nation et pour ses représentants élus pourrait bien entraîner cette conséquence qui

---

déposer un bill très radical, l'anti-strike bill (V. p. 320, n. 2), dont l'introduction suffit à montrer aux grévistes le caractère dangereux de leur manœuvre.

2. Sans même sortir de la Grande-Bretagne, il n'est pas sans intérêt de constater les résultats qu'a produits, au même point de vue (en dehors des services que l'act de 1875 soumet à une législation particulière), le socialisme municipal, « municipal trading », c'est-à-dire l'exploitation en régie directe par les municipalités, de certains services d'intérêt public (ce qui est une forme tout au moins partielle, restreinte, d'étatisation). Nous avons déjà noté précédemment que les employés des tramways au service de la « Corporation » de Glasgow, n'avaient pas été les derniers à se joindre au mouvement de 1911 ; il en a été de même pour les ouvriers des tramways municipaux de Liverpool, qui ont continué la grève, alors que l'agitation avait déjà cessé dans presque toutes les autres parties du pays ; enfin, la contagion de la grève avait gagné jusqu'aux employés des tramways du Conseil du comté de Londres, qui menaçaient de quitter le travail, si l'on ne faisait pas droit à leurs réclamations particulières (Cf. Edwin A. Pratt, *The Case against Railway nationalisation*, p. 120 et 121).

n'entre certainement pas dans les prévisions de plusieurs des partisans du système de faire subir aux 600.000 agents des chemins de fer (devenus employés de l'État) certaines restrictions dans les droits qui leur appartiennent soit comme syndiqués (1), soit comme travailleurs (2), soit même comme citoyens (3).

---

1. L'exemple de plusieurs des pays où le système de l'exploitation par l'État est en vigueur, fournit à ce point de vue des indications instructives. Dans les chemins de fer d'État allemands, les administrations n'ont négligé aucune occasion de faire connaître à leurs employés que, si l'attitude des syndicats auxquels ils sont affiliés était hostile ou menaçante à l'égard de la politique suivie par le gouvernement, ils avaient à choisir entre leur qualité de syndiqués et leurs fonctions comme agents de chemins de fer. Il est à noter que ceux-ci sont dès longtemps accoutumés à une discipline assez rigide, et que, d'ailleurs, la majeure partie du personnel est en tout temps sujet à la mobilisation militaire, avec toutes les conséquences qu'elle entraîne en cas de désobéissance. (Pour les railways du Cap, v. E. Pratt, *op. cit.*, p. 134).

2. En Italie, les employés des réseaux nationalisés sont assimilés aux agents des services publics, et, comme tels, passibles de révocation et de punitions diverses en cas de non accomplissement de leur service. Application de ce principe a été faite lors de la grève qui éclata à Milan le 12 octobre 1907, et à la suite de laquelle de nombreux agents furent révoqués, rétrogradés, privés de certaines augmentations de salaire ou suspendus pour un délai variant de six à douze jours.

L'« Anti-Strike Bill » dont la menace suffit à apaiser l'agitation de 1903 sur les chemins de fer de l'Etat de Victoria, et qui ne fut point transformé en loi effective, contenait les dispositions suivantes : 1° Les agents qui abandonnaient leur emploi sans un préavis de quatorze jours étaient passibles d'une amende de 100 livres ou d'un emprisonnement d'un an, avec perte de tout droit aux pensions de retraites ou autres, et exclusion à l'avenir de tout service public ; 2° le ministre des Chemins de fer était

En somme, l'étatisation des chemins de fer, en admettant qu'elle se réalise jamais, ne semble pas devoir ouvrir à la paix idustrielle anglaise, non plus qu'aux finances et au commerce anglais, des perspectives bien brillantes.

Est-ce à dire qu'elle ne sera jamais adoptée ? « Quand on voit, dit M. Ch. de Lasteyrie, avec quelle facilité les colonies anglo-saxonnes se sont lancées dans les voies du socialisme d'État, on ne peut être assuré que la mère-patrie ne soit un jour tentée de suivre le mauvais exemple de ses filles, et ne se laisse point, à son tour, séduire par les mirages de cette politique si spirituellement baptisée du « tout à l'État ».

---

autorisé à remplacer les grévistes par d'autres employés, avec garantie pour ces derniers de deux années de travail et de la protection de l'Etat ; 3° des peines étaient édictées contre toute personne coupable d'entraver le service des agents ; 4° la collecte ou la distribution de fonds au profit des grévistes étaient déclarées illégales ; 5° la police pouvait être autorisée à détruire tout imprimé favorable à la grève et à disperser toute assemblée de grévistes comprenant plus de quatre personnes.

3. A la suite de la grève de 1903, le Parlement de Victoria vota un « act » en vertu duquel les agents de chemins de fer étaient privés de leurs droits électoraux dans les circonscriptions auxquelles ils appartenaient et étaient inscrits sur une liste séparée, avec pouvoir de nommer deux représentants à l'Assemblée législative et un au Conseil législatif. Cet « act » fut abrogé et remplacé en 1906 par une autre loi interdisant à toute personne employée dans un service public de prendre part aux élections ou aux affaires politiques de l'État, autrement que par l'enregistrement de leur vote.

CONCLUSION

C'est une entreprise sinon téméraire, tout au moins très délicate pour un observateur étranger, que de prétendre formuler un jugement synthétique sur un ensemble de faits aussi désordonnés et aussi complexes que le mouvement gréviste anglais de 1911. Éloigné du théâtre des événements, peu apte à pénétrer les sentiments exacts des acteurs et à saisir les influences multiples qu'ils reçoivent de l'ambiance où ils se meuvent, comment pourrait-il exprimer une opinion valable en faisant appel aux seuls renseignements recueillis dans des journaux de toute opinion, dont les commentaires hâtifs ne sont bien souvent que le reflet des préjugés, des passions politiques même, dont ils sont habituellement animés !

Ce que l'on peut légitimement tenter de faire, c'est de mettre en relief certains faits caractéristiques et de rechercher les enseignements qui s'en dégagent, et qui peuvent leur conférer la valeur d'une expérience sociale, dont le retour des conjectures analogues se

chargera peut-être de démontrer l'utilité ; c'est aussi, à un point de vue plus désintéressé et plus large, de noter les tendances dominantes, les grands courants dont ces événements révèlent l'existence et les changements qu'ils sont susceptibles de déterminer dans l'orientation économique du pays où ils se sont déroulés.

A ces divers points de vue, la grève de 1911 est une source presque inépuisable de leçons, et on risquerait de s'égarer si l'on ne faisait un choix parmi les nombreux enseignements qui en découlent.

D'abord, ce conflit a mis en lumière un fait de grande importance : c'est que la liberté absolue d'exercice du droit de grève dégénère aisément en licence, si elle n'est contenue dans certaines limites par une intervention énergique, parfois brutale : nous voulons parler de la nécessité où se trouvent les pouvoirs publics de recourir à la force armée pour maintenir l'ordre, et empêcher les grévistes d'user de violences collectives dans le but de contraindre les non-grévistes à cesser le travail.

Cette nécessité présente un caractère tout particulier d'urgence dans les services d'utilité publique, au fonctionnement desquels la généralité des habitants se trouve intéressée, et plus particulièrement dans le service des chemins de fer, où les tentatives des ouvriers en grève, en vue de s'opposer à la continuation même partielle du trafic, pourraient

entraîner pour le public non seulement des dommages matériels considérables, mais encore de terribles catastrophes.

Or, pour assurer une surveillance efficace sur une grande étendue de voies ferrées et pour opposer au besoin une résistance victorieuse aux agressions qui peuvent se produire, les brigades de police, si nombreuses et si bien organisées qu'on les suppose, sont absoluments insuffisantes : force est donc aux pouvoirs publics de faire appel à l'armée régulière pour maintenir l'ordre (1). Cette nécessité s'impose à tout gouvernement, quelle que soit sa nuance ; le cabinet anglais n'a pu s'y soustraire, en dépit de sa bienveillance — d'aucuns ont dit « sa faiblesse » — pour la cause des ouvriers. On a pu voir des radicaux comme M. Winston Churchill, des radicaux à tendances socialistes comme M. Lloyd George, provoquer l'envoi des troupes bien pourvues d'armes et de munitions sur les points où l'ordre se trouvait menacé, tout comme auraient pu le faire les ministres les plus conservateurs. Comment démontrer de façon plus éclatante qu'il existe une loi qui prime toute considération d'opinion ou d'engagement politiques, loi supérieure au droit de grève lui-même, et qui

1. Il est d'ailleurs à remarquer que les forces militaires dont dispose le gouvernement anglais sont à peine suffisantes pour cette tâche : dans un grand conflit, la faiblesse numérique de l'armée anglaise pourrait être une cause de succès pour les grévistes, et même pour une révolution sociale.

impose à un gouvernement, quel qu'il soit, le devoir de défendre l'ordre social en péril, et de lutter contre les entreprises tendant à arrêter ou soulement à suspendre la vie collective de la nation !

Quelle signification doit-on attribuer à la grève de 1911 en ce qui concerne les institutions de conciliation et d'arbitrage ? Il faut reconnaître qu'elles ont été soumises à une rude épreuve, et que si le principe n'a pas subi un échec complet, il sort de l'aventure singulièrement entamé.

L'intérêt que cette question a suscité dans les pays étrangers n'est guère moindre que celui dont elle a été l'objet en Angleterre même. En France particulièrement, où la recherche des moyens propres à prévenir les grèves dans les chemins de fer, et l'attention sympathique éveillée chez certains hommes d'État par le système inauguré en 1907 sur les railways anglais, donnaient au problème un caractère d'actualité tout à fait exceptionnel, ce sujet a provoqué d'innombrables commentaires, et, comme on pouvait s'y attendre, ces commentaires ont été en général empreints de pessimisme.

Selon M. Leroy-Beaulieu (1), les organisations d'arbitrage, si ingénieusement conçues qu'on les suppose, sont impuissantes à prévenir les grandes

---

1. *Les grèves britanniques. Les enseignements qui en découlent. Economiste français*, 2 septembre 1912.)

grèves (1), et les engagements pris pour une série d'années, même brève, par les représentants attitrés des ouvriers, doivent être considérés comme inefficaces.

L'aisance avec laquelle les cheminots ont violé l'engagement positif pris en leur nom par les représentants des grands syndicats des chemins de fer, d'observer le *statu quo* pendant cinq années, et avec laquelle ils ont déclaré la grève, *sans que les organismes d'arbitrage eussent été saisis de griefs nouveaux de la part du personnel*, constituent, aux yeux de l'auteur précité, une illustration saisissante de ces diverses assertions (2).

La même opinion se retrouve avec diverses variantes, sous la plume de plusieurs autres écrivains.

L'accord de 1907 devait, dans la pensée de ses promoteurs, remplir deux fonctions principales : d'abord, constituer un dérivatif, ou, pour employer l'expression de M. Ch. de Lasteyrie (3), une « soupape de sûreté » contre l'explosion irraisonnée des revendi-

---

1. « Les institutions d'arbitrage », dit-il notamment, « les conventions solennelles entre patrons et ouvriers, c'est un peu comme les toiles d'araignées ; cela peut résister à un tout petit souffle, mais, dès que celui-ci devient un peu fort, tout est emporté. » (*Ibid.*)

2. *Ibid.*

3. *La nationalisation des chemins de fer anglais.* (*Revue financière universelle*, 15 juillet 1912.)

dications ouvrières ; puis, permettre d'écarter, par l'octroi d'une concession réputée équivalente, les demandes de cheminots relativement à la reconnaissance des syndicats, considérée par les compagnies comme incompatible avec l'indépendance de leur gestion. Ni l'un ni l'autre de ces résultats n'a été atteint, puisque l'intervention des trade-unions, prohibée lorsque ces dernières représentaient encore des associations disciplinées, est admise maintenant qu'elles sont minées par l'esprit révolutionnaire, et puisque les nouvelles concessions ont été arrachées par la menace et la violence (1).

Le système échoue dans son principe. Il échoue aussi dans son application, puisque, durant les quelques années où il a été en vigueur, c'est un esprit de lutte et non de conciliation qui s'est fait sentir à travers la procédure (2).

Il a encore échoué, dans son application, ajoute M. G. Bertin, en n'ayant pas empêché la grève de 1911 : c'est même contre lui que la grève a été dirigée.

Il a encore échoué comme ayant été insuffisant à résoudre la grève de 1911.

Il a échoué enfin, en ce sens que l'on va d'accord en accord successivement violé (3). Et l'auteur ter-

1. G. Bertin, *La conciliation et l'arbitrage dans les chemins de fer anglais*. (*Revue politique et parlementaire*.)

2. G. Bertin, *op. cit.*

3. *Ibid.*

mine par cette citation extraite d'un article du *Journal des Débats* du mois d'août 1912, et peu faite pour inciter à l'imitation nos gouvernants et les directeurs de grandes compagnies françaises :

« L'organisation ouvrière, telle qu'elle était dans le pays où elle semblait la plus complète et la mieux adaptée aux nécessités du présent, reçoit des événements un coup dont nulle nation n'ignorera les conséquences... Ce que nous enseignera sans doute la crise anglaise, c'est que l'époque de cette organisation, telle que nos réformistes la prêchent encore chez nous, est déjà passée. »

Cependant, aux yeux de certains économistes, il conviendrait d'être moins absolu dans le jugement que l'on porte sur l'avenir réservé au principe de la conciliation et de l'arbitrage. Pour M. Beauregard (1), si le résultat de l'expérience de 1907 est loin d'avoir consacré la triomphe du système, on ne peut affirmer non plus qu'il en ait proclamé la faillite irrémédiable. Après tout, l'organisation de l'arbitrage dans les chemins de fer, a procuré la paix à la Grande-Bretagne pendant près de quatre années ; durant ce délai, bien des questions, bien des malentendus de détail ont été tranchés par les bureaux de conciliation ou les arbitres, qui sans eux auraient

1. *La Grève anglaise et l'Arbitrage*, (*Monde économique*, 2 sept. 1911).

peut-être dégénéré en graves conflits. C'est là un résultat qui déjà n'est point négligeable. De plus, il ne faut pas oublier que c'est en s'appuyant sur l'arbitrage lui-même que l'on est parvenu à solutionner la crise.

L'arbitrage facultatif, l'arbitrage libre, conclut M. Beauregard, demeure un palliatif. S'il n'a pas la vertu de rendre les conflits impossibles, il peut tout au moins les rendre plus rares et les atténuer.

Mais cette modération et cette prudence dans l'appréciation ne font pas le compte de certains champions déterminés de l'arbitrage, dont la grève de 1911 semble n'avoir point ébranlé la foi vigoureuse dans l'efficacité des moyens amiables pour résoudre les conflits du travail. Nous en trouvons la preuve dans le jugement (déjà cité plus haut) que M. Millerand portait sur la question dans son remarquable rapport présenté le 13 novembre 1911 au nom de la Commission du Travail :

« S'il est vrai que le désir de modifier les accords de 1907 ait été l'une des causes de la grève, il serait, croyons-nous, inexact de soutenir que, pas plus du côté des ouvriers que du côté des compagnies, la condamnation du principe même de l'arbitrage ait été prononcée. »

Ce n'est donc pas l'arbitrage lui-même, mais un système particulier d'arbitrage, ou plutôt encore certaines imperfections dans ce système, qui auraient

causé tout le mal. Et M. Millerand, faisant la même observation que l'auteur précédemment cité, ajoute : « Il est d'ailleurs remarquable que c'est précisément par le recours à l'arbitrage qu'a pu être enrayée une agitation qui inspirait à l'Angleterre et à ses amis de si vives inquiétudes. »

Ainsi, loin d'en marquer le déclin, la grève de 1911 tendrait plutôt à faire ressortir la vitalité du principe de l'arbitrage, en prouvant qu'il est seul capable de panser les maux que lui-même n'a pu prévenir.

Il est très vrai que le gouvernement britannique a eu recours à un tribunal arbitral (1) pour venir à bout de l'agitation ouvrière ; mais il est non moins vrai que le tribunal a dû être institué parce qu'une organisation procédant du même principe avait été impuissante à empêcher l'explosion d'un grave conflit (2). Si, comme le phénix, l'arbitrage renaît de ses cendres, il faut convenir qu'il reparaît défiguré et à peine reconnaissable, et l'on peut se demander si, étant donné le coût de la précédente, l'Angleterre pourrait supporter sans grand dommage les frais d'une nouvelle « incinération ».

1. La Commission d'enquête nommée en exécution de l'accord du 19 août 1911.

2. Il est clair, d'ailleurs, que si chaque différend un peu important donne lieu à une grève, à la suite de laquelle on est obligé d'instituer un système d'arbitrage nouveau, l'arbitrage lui-même perd toute signification.

Car, la remarque a été faite au lendemain même de la grève, quelle garantie existe-t-il que le nouvel arrangement sera observé plus exactement que celui qui l'a précédé ? Quelle raison auraient les cheminots pour être, cette fois, plus fidèles à leurs engagements qu'en 1907 ? La situation, infiniment moins claire et moins rassurante qu'à cette dernière époque, tend plutôt à faire présumer le contraire. Déjà les faits sont venus confirmer sur ce point les pronostics défavorables : l'agitation qui a suivi la conclusion même du nouveau règlement, la grève qui a éclaté en décembre dernier sur le « North Eastern Railway » à cause du renvoi d'un mécanicien de cette compagnie, et que les agitateurs se sont efforcés de transformer en grève générale, la menace de grève qui a régné sur le « Midland » à la fin de février 1913, également à propos du renvoi d'un employé, sont autant d'indices qui donnent lieu de craindre que les cheminots ne soient prêts, au moindre sujet de mécontentement, à rompre leurs contrats, et que l'accord de 1911 ne soit plus fragile encore que celui qu'il a remplacé.

*
* *

En énumérant quelques-unes des grèves ou tentatives de grèves récentes dans les railways britanniques, nous avons, sans y prendre garde, touché du doigt l'un des dangers les plus graves qui menacent, à l'état permanent pour ainsi dire, la paix et la conti-

nuité du travail dans cette branche des transports, et qui s'opposent à l'établissement de toute entente durable entre les compagnies et leurs agents : c'est la tendance de plus en plus marquée que manifestent ces derniers à faire table rase de toute convention, de tout engagement les liant avec leurs employeurs, dès qu'il s'agit de soutenir un des leurs, victime, selon eux, d'un renvoi ou de punition injustifiée de la part de la compagnie. Comme les questions de discipline et d'administration intérieure échappent à la compétence des organismes de conciliation et d'arbitrage (1), les ouvriers envisagent la grève comme le seul moyen d'obtenir la réintégration ou la réhabilitation du camarade qu'ils considèrent comme injustement frappé (2).

Cette facilité à s'affranchir de leurs engagements antérieurs dès qu'une question de solidarité professionnelle se trouve en jeu et sans avoir d'ailleurs aucun grief personnel à formuler, ne se remarque pas seulement parmi les ouvriers appartenant à une même compagnie, mais s'étend, à l'occasion, à tous les travailleurs de la voie ferrée ; elle a même aujour-

---

1. Nous avons vu que cette exclusion résulte, aussi bien du nouveau règlement de 1911 que de l'accord de 1907.

2. C'est précisément pour un motif de ce genre qu'a éclaté la grève du « North Eastern » mentionnée tout à l'heure. L'*Economist* déplore à juste titre la fréquence de ces *oneman-strikes* (grèves motivées par l'intérêt d'un seul individu), qui peuvent si facilement dégénérer en grèves générales.

d'hui une tendance de plus en plus marquée à s'exercer entre travailleurs appartenant à des industries différentes. De là ces grèves de solidarité, ces grèves de sympathie (1), dont nous avons noté de si nombreux exemples au cours de l'agitation de 1911.

La tendance en question est elle-même en corrélation étroite, et présente un parallélisme frappant avec l'évolution qui s'est produite depuis un certain nombre d'années dans l'organisation syndicale anglaise.

Tandis qu'autrefois les trade-unions, profondément imbues de l'esprit corporatif, et uniquement préoccupées de défendre les intérêts du métier ou même simplement du groupement local qu'elles représentaient, étaient nombreuses et souvent hostiles les unes aux autres, une disposition de plus en plus marquée s'est fait jour chez elles à se fusionner, à s'amalgamer de manière à ne former qu'un très petit nombre d'associations (2) (et même, autant que

1. On a vu dans l'introduction que les grèves de sympathie (secondary strikes) avaient été rendues licites par le « Trade disputes Act » de 1906, qui a supprimé la restriction résultant de la section III de la loi de 1875.

2. Toutefois, il est bon de remarquer qu'en Angleterre le mouvement fédératif a pris pour base, de préférence au groupement régional, le groupement professionnel, unissant entre eux les syndicats d'un même métier ou des professions connexes: Union de mécaniciens, fédérations minières (Miners federation et National-Union), etc., au-dessus desquelles se place la Fédération générale, qui n'englobe d'ailleurs que 20 o/o environ du personnel des unions. En France où les deux systèmes —

possible, une seule pour chaque profession), et à grouper ainsi sous une direction commune un effectif de plus en plus considérable de syndiqués en allant du syndicat isolé à la Fédération et à l'union locale, et de là à la Confédération (1).

Cette tendance n'a pas manqué de se manifester dans l'industrie des chemins de fer ; pendant longtemps, les grands syndicats des cheminots, l'A. S. R. S., l'« Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen », composés en majeure partie d'ouvriers qualifiés (skilled workmen), et la « General Workers' Union », comprenant surtout des « Unskilledmen », sont restés étroitement renfermés dans la défense des intérêts des ouvriers appartenant aux catégories représentées dans leur sein, et ont vécu

---

industrie et région — se superposent et sont loin d'être exclusifs l'un de l'autre, ce mode de groupement n'est pas inconnu (Syndicat national des chemins de fer, Fédération nationale des mineurs, Fédération des travailleurs du livre, etc.); mais il est à remarquer que dans ce dernier pays, il ne comprend qu'une faible partie de l'effectif syndical, et c'est le système des groupements régionaux englobant des professions diverses, qui semble devoir l'emporter (Cf. Paul Pic, *Législation industrielle*, n° 555).

1. Alors que de nouveaux métiers accédaient à l'association syndicale (on sait qu'aujourd'hui elle est permise même aux employés de l'État), et que le nombre des ouvriers associés augmentait avec une rapidité étonnante, celui des unions tendait au contraire à décroître : tandis qu'en 1900, il y avait en Angleterre 1.280 unions comprenant 1.969.000 membres, il n'en subsistait plus en 1909 que 1.150, mais groupant dans leur sein 2.350.000 affiliés (extrait d'un travail lu aux conférences de l'Eighty Club (Institut Solvay) par M. John Brunner.—M. P., *Monde économique*, 5 oct. 1912).

entre eux en assez mauvaise intelligence ; or, depuis quelques années, un rapprochement très marqué s'est opéré entre ces trois grandes unions, auxquelles est venu se joindre celle, moins importante, des « Signalmen and Pointsmen » (Société des signaleurs et aiguilleurs) ; on les a vues agir de concert contre les compagnies lors du conflit de 1911, et les chefs du mouvement syndicaliste (dénommé en Angleterre « unionisme industriel ») emploient tous leurs efforts à amener la fusion de ces associations en une seule (1), qui, ayant en main tout le personnel syndiqué des chemins de fer, ferait la loi aux dirigeants des grands réseaux, en les tenant sous la menace continuelle d'une grève capable de paralyser en un instant le trafic dans tout le Royaume-Uni (2).

1. Cette fusion est aujourd'hui un fait accompli, au moins en ce qui concerne les trois premières : celles-ci, à la suite d'une conférence tenue à Londres en février 1913, ont décidé de se grouper en une seule société sous le nom d'*Union nationale des agents de chemins de fer*, comprenant (suivant l'évaluation de M. Edwin A. Pratt) 288.000 membres et possédant un capital de 466.000 livres sterling (11.650.000 fr.).

2. V. à ce sujet la déclaration publiée par le *Labour Press Agency*, et reproduite par M. Edwin A. Pratt (*the Case for Railway nationalisation*, p. 126). — On pourrait reconnaître ici la première étape du mouvement que nous avons vu se réaliser (ou du moins tenter de se réaliser) en France, lorsque le Syndicat national des chemins de fer, groupant autour de lui les différents syndicats d'employés, s'est réuni, à la suite du Congrès de Limoges (1895), aux unions nationales de syndicats, déjà constituées dans d'autres professions (Fédération des mineurs,

A mesure que s'effectuait cette concentration, cette amalgation, si contraire au caractère autrefois foncièrement individualiste des syndicats anglais, on assistait à une transformation profonde dans l'orientation de ces associations : d'institutions de défense des intérêts professionnels presque exclusivement adonnées à l'étude des questions techniques et des améliorations à apporter à la condition économique de leurs adhérents, qu'elles étaient autrefois, elles sont devenues par-dessus tout des organisations de combat, toujours prêtes à entrer en lutte avec les employeurs, souvent pour des motifs futiles, parfois sans l'ombre même d'un prétexte (1) ; l'esprit conservateur, aristocratique, en quelque sorte, qui les animait auparavant et les portait à respecter, même dans l'ardeur des conflits les plus graves, les conventions et les formes traditionnelles, a fait place à un esprit révolutionnaire, enclin à la violence, et peu soucieux de formalisme et de respect des engagements écrits. Enfin, en même temps que les unions sortaient de leur isolement un peu soupçonneux et

des Travailleurs du Livre, des Métallurgistes, de l'Industrie textile, etc.), pour former la Confédération Générale du Travail (C. G. T.), qui depuis sa demi-fusion opérée en 1902, au Congrès de Montpellier, avec la Fédération des Bourses du travail, englobe à la fois les fédérations nationales et syndicats nationaux, les bourses du travail et les syndicats isolés.

1. On pourrait faire remonter l'origine de cette évolution à l'entrée en scène en 1889 du néo-trade unionisme (V. l'introduction, p. 88 *bis* et suiv.).

jaloux à l'égard les unes des autres, et que l'esprit syndicaliste se substituait chez elles à l'esprit corporatif (1), elles tendaient de plus en plus à délaisser l'étude des questions professionnelles, pour se préoccuper avant tout de politique, répudiant d'une façon complète les idées qui les avaient longtemps animées, elles se sont rapidement imprégnées de socialisme. Dans ce revirement (car il est impossible de

1. Cet esprit n'a cependant pas disparu d'une façon complète; il se manifeste encore parfois, mais sous une forme inattendue, et il est loin de contribuer comme autrefois (lorsqu'il ne faisait que s'opposer à l'entente entre les divers groupements ouvriers), à faire régner la paix dans le monde industriel. Nous voulons parler des désaccords qui surgissent entre trade-unions (exactement comme il s'en élevait autrefois, entre les corporations appartenant à des métiers différents), au sujet de la délimitation du travail de leurs membres; ces « conflits d'attributions » naissent de différentes manières; par exemple, c'est l'introduction d'un nouveau procédé qui ne rentre plus exclusivement dans le domaine d'un certain métier, mais qui touche de près à celui de 2 ou 3 autres (le fait s'est produit à la suite de nouvelles applications de l'électricité); ou bien encore, ce sont des actes d'hostilité entre un syndicat puissant et un syndicat plus faible (cas fréquent dans l'industrie de la construction des navires en fer), etc... M. John Brunner (*op. cit.*) signale à ce propos un fait assez curieux: dans un bâtiment public en construction, il s'agissait d'installer un appareil de chauffage. Le travail fut exécuté par des plombiers et des mécaniciens; mais, pendant dix semaines, ils ne purent parvenir à s'entendre sur le point de savoir lesquels d'entre eux feraient les raccordements entre le plomb et le fer, et le travail fut suspendu. Ainsi, aux anciennes variétés classiques de grèves (grèves portant sur les conditions de travail, grèves politiques, grèves de protestation, de sympathie), sont venues s'ajouter les grèves, sinon d'antipathie, du moins de « rivalité » entre trade-unions, jalouses de prévenir tout empiètement sur le domaine de leurs métiers respectifs.

donner le nom d'évolution à une transformation aussi prompte) ; ébauché, au lendemain même de l'avènement du néo-trade unionisme (1), sous forme de propositions fortement empreintes d'esprit interventionniste (2), le mouvement syndical n'a pas tardé à abandonner les régions relativement tempérées du socialisme réformiste, à laisser également loin derrière lui les méthodes patientes et temporisatrices de l'école Fabienne (3), dont les principaux représentants, comme M. et Mme Sidney Webb (4), Bernard Shaw (5) ou le romancier Wells, proposent à l'activité syndicaliste un but bien plus pratique que théorique, pour glisser par une pente très accusée vers le socialisme marxiste (6), et même,

---

1. Formation de les « dockers Unions », 1889.

2. Au Congrès de Liverpool, 1890, furent votées des résolutions procédant d'un socialisme d'État accentué, telles que le principe de la journée de huit heures, ou l'organisation d'ateliers municipaux (Cf. Pic, *Législation industrielle*, n° 484). Il sera question ci-après des motions encore plus radicales votées dans des congrès ultérieurs.

3. C'est comme on le sait, la seule forme de socialisme spécifiquement anglaise. Ainsi à ce sujet, les « Fabian tracts », et le recueil d'articles intitulé *Fabian essays*, publié par la Société Fabienne en 1889.

4. *Histoire du Trade-Unionisme* (trade Métin) ; *Industrial demoracy* (3e partie, ch. I) et II) ; *Problems of modern industry*, 1898.

5. « La Société Fabienne, ce qu'elle a fait et comment elle l'a fait », 1892 (Fabian tract., n° 41).

6. Pendant longtemps, les idées de Karl Marx ont passé en Angleterre à peu près inaperçues. Ce n'est que plusieurs années après l'apparition du *Capital*, 1867, que M. Hyndmann fonda, en

dans ses manifestations les plus avancées, vers « l'unionisme industriel » (syndicalisme révolutionnaire.

La pénétration des doctrines collectivistes, déjà annoncée par le Congrès de Norwich (1894), s'est affirmée depuis (1) dans les Congrès successifs de Liverpool (1906), de Bath (1907), de Hull (1908) (2); elle s'est accentuée et précisée encore lors de la réunion annuelle de la Fédération des mineurs de Grande-Bretagne, tenue à Newcastle-on-Tyne en 1909, et où fut émis, comme nous l'avons déjà mentionné ailleurs, un vœu tendant à la nationalisation de la propriété de la terre, des charbons et minerais, des

---

1881, la « Social-Democratie Federation », qui n'eut d'ailleurs sur les milieux ouvriers qu'une influence à peine sensible. — *Cf. Métin, le Socialisme en Angleterre*, ch. VI, 1897,

1. V. J. Ramsay Macdonald, *le Socialisme, les trade-unions* et *le Parti ouvrier* (*Rev. soc.*, nov. 1907, p. 426). — Mac Kennan, *Chron. parlem. angl.* (*Rev. polit. et parlem.*, 1906, 3, p. 189).

2. Elle s'est accusée — phénomène plus important à noter peut-être — jusque dans les milieux intellectuels de la classe ouvrière; on peut en voir un indice dans la scission qui s'est produite il y a quelques années au sein du « Ruskin College » (fondé à Oxford en 1899 par deux Américains, M. W. Vrooman et le Dr Ch. Beard, avec un programme d'éducation ouvrière réformiste, inspiré des idées de Ruskin, et plus tard affilié à l'Université); après une grève d'étudiants qui marqua le commencement de l'année 1909, 20 d'entre ceux-ci quittèrent le collège pour aller fonder à Londres le « Labour central College », où l'enseignement est nettement basé sur la notion de l'antagonisme des deux classes capitaliste et prolétarienne (V. l'article de M. Marcel de Verneuil dans *la Revue polit. et parlem.* du 10 mai 1913 : *l'Esprit nouveau des syndicats anglais*).

mines et des chemins de fer, et leur exploitation pour le compte de la communauté (ce qui laisse bien peu de place, comme on le voit, à la propriété individuelle) ; ce vœu a été renouvelé, en ce qui concerne les chemins de fer, à l'Assemblée générale annuelle de l'A. S. R. S. en 1910, au Congrès corporatif tenu à Carlisle en octobre 1911. Bref, de tous côtés on constate les progrès surprenants accomplis par le socialisme et le recul de l'esprit individualiste dans le monde unioniste anglais.

Ce phénomène explique dans une large mesure le changement survenu presque subitement dans l'attitude des trade-unions. Du moment que l'action syndicale abandonne le terrain purement professionnel pour se porter sur celui de la lutte des classes, du moment que le patron n'apparaît plus comme l'individu avec lequel on discute certaines questions d'intérêt, mais comme un ennemi qu'il faut abattre, à quoi bon les ententes, les contrats collectifs entre employés et employeurs ? Ces ententes sont d'autant plus inutiles, que l'observation en repose uniquement sur la volonté et la bonne foi des parties contractantes (1), et que les syndicats n'encourent aucune responsabilité pour avoir incité leurs adhérents à rompre leur contrat de travail (2).

1. Au moins en ce qui concerne les conventions intervenues entre syndicats de patrons et syndicats d'ouvriers (Trade-Unions Act, section IV, sous-section IV) (V. l'Introduction, p. 74).

2. Trade disputes Act de 1906, § 3.

Cependant, sans négliger l'arme redoutable que pouvait être, entre leurs mains, la coalition ouvrière, les Unions ne semblaient pas la considérer comme le seul moyen d'action, comme l'unique levier capable d'assurer la réalisation de leur nouvel idéal social. Bien au contraire, ce but ne pouvait être atteint, à leurs yeux, que par une collaboration étroite et constante de l'activité syndicale et de l'activité parlementaire, et c'était dans une large mesure, de la conquête méthodique et progressive des fonctions législatives et politiques (1), de l'élaboration de lois sociales de plus en plus favorables à la classe ouvrière, que la transformation du monde économique — et surtout la solution du grand problème de la répartition des richesses — devaient être attendues.

Par contre, une fraction, sinon la plus nombreuse, du moins la plus tuburlente du personnel des Unions, considéra ces moyens légaux et pacifiques d'opérer la révolution sociale, comme beaucoup trop lents, pour ne pas dire inefficaces (2) : les espérances

1. Nous ne parlons pas de la modification de la forme gouvernementale existante ; on sait que bien des socialistes anglais ou allemands ne considèrent pas qu'il y ait un lien nécessaire entre l'existence d'un tel ou tel régime politique (République, Monarchie ou Empire) et l'établissement du système socialiste.

2. Quel résultat appréciable attendez-vous de l'action parlementaire, disent les syndicalistes aux partisans du socialisme d'Etat, lorsque vous ne disposez encore aujourd'hui que de 342 203 voix sur les 5 millions de votants qui forment le corps électoral anglais.

qu'avaient éveillées chez elle les élections triomphales de 1906 (qui marquent certainement une date décisive dans l'histoire du parlementarisme anglais), se sont bien vite évanouies ; les avantages obtenus depuis par la classe ouvrière lui paraissent insignifiants ; elle ne cache pas son mépris pour les représentants des travailleurs au Parlement, qu'elle accuse d'être devenus les plats valets (1) des partis bourgeois, et toutes ses faveurs vont maintenant aux moyens violents et révolutionnaires.

Dans une telle disposition d'esprit, les éléments les plus avancés du monde trade-unioniste étaient naturellement enclins à prêter une oreille complaisante aux excitations des agitateurs professionnels ; ceux-ci ne prennent point plaisirs à chercher des effets oratoires comme les députés à la Chambre des Communes ; les idées qu'ils proposent à leurs auditeurs sont simples, nettes, intelligibles à tous ; comme fin : l'expropriation des landlords, l'exploitation « par le peuple et pour le peuple » des terres, des mines et minerais ; bref, des industries extractives du pays, auxquelles on joindra les chemins de fer, en attendant que viennent s'y ajouter les industries manufacturières et divers autres instruments de produc-

---

1. « Liekspittles » ; le mot n'est guère traduisible que par un à peu près. — Il faut d'ailleurs convenir que la servilité des membres du « Labour Party » à l'égard des radicaux et même des libéraux, a parfois justifié cette opinion.

tion. Comme moyens : l'action directe ; l'ouvrier ne doit s'en reposer que sur lui-même du soin d'améliorer son sort ; la guerre sans trêve ni merci contre les patrons, l'intimidation, le sabotage au besoin et la violence (1) ; enfin, le moyen suprême, celui qui enveloppe et résume en lui tous les autres, la grève générale, qui, arrêtant d'un seul coup la vie matérielle du pays, livrera sans défense la classe capitaliste au prolétariat triomphant. Voilà des notions facilement accessibles aux esprits les plus simplistes, et bien faites aussi pour flatter l'instinct populaire, généralement enclin à préférer les réalisations immédiates encore qu'incertaines, aux avantages assurés, mais lointains.

Ce n'est d'ailleurs point la méthode qui fait défaut dans cette sorte de préparation et d'organisation du *syndicalisme révolutionnaire*. Pour atteindre sûrement le but visé, il n'est point de tacticien moderne qui méconnaisse la valeur décisive des premiers coups ; on s'attaquera donc tout d'abord aux industries les plus vitales, les plus essentielles. Il existe entre les entreprises de transports ou se rattachant aux transports d'une part, et l'industrie

---

1. Voir les citations donnés au ch. II (§ I[er] « Les causes de la grève »), de l'article de M. Ellis Barker (*Le soulèvement des travailleurs et sa portée*, « XIX th century a after, » n° du 15 sept. 1911), au sujet de la propagande syndicaliste révolutionnaire en Angleterre durant ces dernières années,

extractive de la houille de l'autre, une relation d'interdépendance étroite qu'il s'agit de mettre à profit. Par la grève des chemins de fer, on rendra impossibles les échanges intérieurs, la distribution entre les différents centres, des denrées d'alimentation nécessaires à la vie des individus, des matières premières nécessaires à la vie des manufactures. Mais c'est de l'interruption générale du travail dans les mines de houille, que les agitateurs attendent les plus grands résultats. Le charbon est pour l'Angleterre ce qu'est pour le corps humain le fluide nerveux, qui communique le mouvement aux divers membres et leur permet d'agir (1) : la disette de charbon, ce ne sont pas seulement les innombrables filatures du « Lancashire et de Leicestershire immobilisées, les hauts-fourneaux éteints, les usines métallurgiques obligées de fermer leurs portes (2) ; c'est encore et

1. cependant, ainsi que le fait observer M. Yves Guyot, l'effet d'une grève du charbon est ressenti d'une façon moins soudaine que celui d'une grève des chemins de fer, parce que les réserves de houille accumulées par les industriels leur permettent en général d'assurer pendant quelque temps encore le fonctionnement de leurs exploitations. C'est ce qui s'est produit lors de la grande grève des mines qni a éclaté à la fin de l'année 1912 ; tandis que l'interruption de la circulation sur les voies ferrées fait éprouver au public et au commerce un préjudice immédiat.(Cf. Yves Guyot, *la Grève des mineurs dans la Grande-Bretagne* [*Journal des Economistes*, n° du mars 1912]. Mais, comme il est permis d'en juger, si les résultats d'une telle grève sont plus éloignés, ils sont par contre, autrement redoutables pour un pays insulaire comme l'Angleterre.

2. Et nous ne parlons pas de l'interruption des services d'éclai-

surtout la famine à brève échéance, pour un pays qui tire de l'étranger les trois quarts de sa nourriture journalière, et que l'interruption du service des transports maritimes, coïncidant très probablement avec celle du trafic par voies ferrées (1) aurait bien vite mis dans l'impossibilité de se procurer les denrées nécessaires à son alimentation (2). Il est vrai, objectera-t-on, que l'industrie anglaise pourra demander à l étranger le charbon qui lui est nécessaire ; mais si la grève des mineurs dure seulement quelques jours, les ouvriers des docks, remuants de leur naturel, et qui auront préalablement subi une préparation convenable, se joindront au mouvement, d'où, impossibilité de débarquer le combus-

---

rage par le gaz et par l'électricité (par suite de l'impossibilité de se procurer l'énergie électrique), de l'exploitation des tramways électriques, et enfin de la pénurie de charbon en ce qui concerne le chauffage de ses particuliers.

1. En supposant même que les cheminots ne fassent pas immédiatement cause commune avec les mineurs de houille, il y a lieu de présumer que les compagnies de chemins de fer, tout en réduisant leur service,ne tarderaient pas à épuiser leurs provisions de combustible. Or, les fonds considérables dont ils disposent (50 millions de francs environ, pour un million d'ouvriers) permettraient aux syndicats de mineurs de prolonger la grève pendant plusieurs semaines.

2. Pour les produits que l'Angleterre retire de pays peu éloignés (tels que les œufs et le beurre, etc.), la France, la Hollande, le Danemarck pourraient encore les lui envoyer. Mais il n'en est pas de même par exemple pour le blé, qui lui vient en grande partie de l'Argentine et du Canada, de la Russie et des Indes, et dont le transport nécessite, par conséquent, une grande consommation de houille.

tible que l'on aura fait venir à grands frais (1) (2). Bref, il semble que, par un blocus d'un nouveau genre (un blocus « par l'intérieur », si l'on peut s'exprimer ainsi), les syndicalistes soient à même d'atteindre le résultat que Napoléon, avec les décrets de Berlin et de Milan, avait inutilement tenté de réaliser (3).

1. Il en serait d'ailleurs de même pour les autres marchandises (denrées alimentaires par exemple) venues de l'extérieur, et qui seraient condamnées à rester en souffrance dans les ports.

2. Empressons-nous de dire que la grève des mines de mars 1912, qui a duré plus d'un mois et englobé un million de travailleurs, est venu démentir jusqu'à un certain point ces pronostics pessimistes. Grâce à leurs réserves de houille, les industries textiles ont pu fonctionner partiellement, et les compagnies de chemins de fer et de navigation assurer un service restreint. Ce qui tendrait bien à faire croire que « les organismes sociaux ont contre les maladies et les microbes des facultés de défense insoupçonnées. » (R. Recouly, *la Grève anglaise et ses leçons*). *Rev. polit. et parlem.*, 10 avril 1912)

3. Ce résultat tendrait même à être dépassé sous certains rapports : si la grève du charbon vient à éclater pendant une période de tension diplomatique, une puissance animée d'intentions hostiles à l'égard de l'Angleterre n'éprouverait-elle pas une tentation très vive de rompre toute négociation et de diriger une attaque inopiné contre les côtes britanniques ? Mais, dira-t-on, l'amirauté anglaise a eu soin d'accumuler au préalable, sur les principaux points stratégiques, les réserves de houille suffisantes pour faire face aux éventualités ; c'est ainsi que l'année dernière elle a acheté en Amérique et fait transporter à Gibraltar 20.000 tonnes de charbon ; mais comme en cas de conflit international, elle serait probablement obligée d'en distraire une partie au profit de la flotte de commerce, afin de ne pas priver la métropole de tout approvisionnement en vivres, le formidable engin de guerre que constitue la flotte britannique, se trouverait bientôt gêné dans ses mouvements, réduit peut-être à l'inaction : or, la maîtrise de la mer est indispensable à la Grande-Bretagne, non seulement

Ces perspectives de lutte à outrance, et le triomphe assuré qui doit en être le couronnement, exercent sur les plus exaltés parmi les membres des syndicats une irrésistible fascination. En vain les dirigeants officiels des unions essayent-ils de réagir contre ces tendances extrêmes, qu'ils considèrent, non sans raison, comme de nature à nuire aux véritables intérêts des associations professionnelles, et à les discréditer dans l'esprit du public. En vain voudraient-ils parfois obtenir des ouvriers l'observation des conventions qu'ils ont conclues en leur nom avec les employeurs. Que pèsent les conseils de modération et de prudence au regard des prédications fanatiques et des écrits révolutionnaires, pamphlets, revues, brochures, semés avec profusion et persévérance par des hommes comme Tom Mann et Guy Bowman parmi les cheminots, par Ben Tillett chez les dockers, par Vernon Hartshorn, Georges Barker et Stanton, parmi les mineurs de la Galles du Sud ! Ces apôtres de la violence rallient sans peine les violents, qui entraînent à leur tour les hésitants et les timides. Que la question soit sérieuse ou futile, qu'il s'agisse de l'obtention du salaire minimum comme de la grève des mines de 1912, du renvoi ou simplement de la punition d'un ouvrier comme

pour assurer sa propre existence, mais encore pour la sauvegarde de ses colonies, encore insuffisamment armées pour se défendre avec leurs propres ressources.

dans la grève du North Eastern (1) et dans l'incident de Midland (2), toutes les occasions lui paraissent bonnes pour provoquer l'agitation et mener les travailleurs à la bataille. Ce sont eux qui, en réalité, lancent les ordres de grève, que les sociétés affiliées (branches), toujours disposées à s'émanciper de la tutelle de l'administration centrale, s'empressent de mettre à exécution sans même en référer au siège de leurs unions respectives.

Ce sont eux encore qui, — lorsque, toutefois ils ne jugent pas à propos de prolonger les hostilités — donnent, une fois la paix conclue et la grève officiellement terminée, le signal de la reprise du travail et ramènent aux bassins ou à la mine les mécontents

1. Dans le cas du North Eastern, le mécanicien Knox, condamné pour ivresse par une « Court of Summary jurisdiction » avait été « rétrogradé » au rang de mécanicien de machine-pilote, la compagnie ayant considéré « que sa responsabilité vis-à-vis du public lui interdisait de confier la conduite d'un train à un homme convaincu d'ivresse » (fût-ce même exceptionnellement et en dehors du service) ; la grève qui éclata au sujet de cette mesure faillit se communiquer aux réseaux voisins du Great Northern et du Midland. Mais l'A. S. R. S., sollicitée de déclarer la grève générale, n'accéda point à cette demande. Le « Home-Office » procéda une enquête à la suite de laquelle Knox, « gracié par le Roi », put être réintégré dans son grade (V. les détails dans l'*Economist* des 14 et 21 décembre 1912).

2. Bien que la raison invoquée par la compagnie du Midland dans le renvoi du chef de train Richardson fut très discutable au point de vue juridique, il faut reconnaître que si la tentative de grève ébauchée à la suite de cet incident eût abouti, l'effet aurait été hors de proportion avec la cause qui l'eût provoqué (V, l'*Economist* du 8 mars 1913).

et les retardataires (1). Bref, les agitateurs, grâce à l'ascendant qu'ils exercent sur les exaltés et les violents, manœuvrent à leur gré les masses ouvrières (2), et l'on demeure stupéfait à la pensée que deux ou trois hommes sans titre officiel, sans situation définie même, peuvent à un moment donné tenir entre leurs mains le sort de la première puissance maritime moderne, et du plus grand Empire colonial que le monde ait connu depuis l'apogée de la puissance espagnole.

Ainsi l'autorité que les unions possédaient autrefois sur leurs adhérents et sur leurs sections provinciales, et qui faisait d'elles des organisations disciplinées et solides, semble passer de plus en plus à des personnalités sans mandat et sans responsabi-

1. On se rappelle que, à la suite de l'accord du 19 août 1911 qui mit fin au conflit dans les chemins de fer, les chefs des unions proclamèrent assez inutilement la cessation de la grève, et qu'il fallut une seconde proclamation, lancée le 25 par Tom Mann lui-même, pour que l'ordre fût rétabli d'une façon complète (V. ch. III, la solution du conflit).

2. On peut ajouter que par elles, ils tiennent le pays à leur discrétion. Pendant la grève des dockers et des camionneurs (1911), M. Ben Tillet a exercé dans Londres une véritable dictature, pouvant à son gré décréter la famine. Cependant il semble avoir usé de cette toute-puissance avec une certaine modération. C'est ainsi qu'il a bien voulu autoriser le « West Ham Board of Guardians » à transporter des approvisionnements de lait pour les enfants ; d'ailleurs, comme il l'a expliqué à un représentant du *Times*, les chefs de la grève se sont laissé guider dans toute cette question par un point de vue humanitaire (a humanitari an view) (V. le n° du *Times* du 12 août 1911).

lité véritable ; la « pensée directrice » qui donnait à l'action syndicale son unité et sa vigueur, déserte de plus en plus les conseils élus des syndicats, pour céder la place à des influences extérieures (1).

En réalité, les grandes grèves de 1911 et de 1912 ont prouvé la faiblesse des trade-unions bien plus que leur force : et ce n'est pas l'aspect le moins paradoxal des événements qui ont agité et agitent encore l'Angleterre, que le spectacle de ces associations, parvenues, on peu s'en faut, au plus haut degré de concentration et de puissance, disposant de fonds de plus en plus considérables, (2) bien près, semble-t-il, d'être à même d'imposer au patronat

1. On trouve encore là une reproduction du phénomène qui s'est produit en France sous l'impulsion de la C.G.T. ; qui après avoir fait dévier elle aussi l'action syndicale sur les questions politiques (ainsi que l'attestent, par exemple, la résolution votée au Congrès de Lyon (sept. 1901) en faveur de la grève générale, comme prélude de la révolution sociale ; les motions antimilitaristes, la négation de l'idée de la patrie, l'affirmation de la lutte des classes poussée jusqu'à ses conséquences les plus extrêmes, dont le Congrès d'Amiens (1906) a été l'occasion, n'a pas tardé à se substituer aux syndicats eux-mêmes en ce qui concerne l'initiative et la conduite des grèves. Sous l'action des meneurs, les moyens d'arrangement amiable entre ouvriers et employeurs sont complètement négligés. Au cours de la grève des inscrits maritimes (juillet 1912), le gouvernement français, devant le refus des équipages n'a même pas essayé de faire fonctionner la procédure d'arbitrage instituée par le décret du 22 mars 1910, pris en exécution de la loi du 22 juillet 1909.

2. D'après les évaluations de M. John Brunner, les capitaux possédés en février 1909 par les 100 principales unions s'élevaient à 125 millions de francs environ, et les dépenses annuelles à 62.500.000 francs. (*Monde économique*, n° du 5 octobre 1912.)

leur volonté souveraine, et qui, sous leur apparente prospérité, renfermant des germes de dissolution et de décadence capables, si rien ne vient en arrêter les progrès, d'en faire des corps inorganiques, de véritables agrégats d'invidus ou de groupes sans cohésion et sans direction commune, et de ruiner peut-être l'avenir du trade-unionisme tout entier (1).

*
* *

Ce nouveau facteur de désorganisation vient s'ajouter aux nombreuses causes du malaise dont souffre actuellement le monde industriel anglais : les employeurs, placé en présence de syndicats incapables de faire respecter par leurs membres les arrangements qu'ils ont conclus en leur nom, sont en proie à une incertitude constante qui, jointe aux pertes énormes que les grèves de plus en plus fréquentes leur font éprouver, est bien faite si l'on y

1. On recherche déjà de divers côtés les moyens d'enrayer ce mouvement de décomposition. Chose remarquable, c'est dans les rangs de tories que l'onsemble surtout prendre à tâche d'opérer, par des moyens divers, la « régénération » des syndicats. A ce propos, on peut citer un article publié il y a quelques mois et dans lequel le comte Winterton, membre du Parlement, rappelait que c'était le parti conservateur qui, vers le milieu du XIXe siècle avait encouragé le développement du trade-unionisme battu en brèche par le « commercialisme » des whigs (Earl Winterton, « les trade-unions et les droits des minorités » *Saturday Review*, 14 décembre 1912). Il y aurait peut-être aussi là un moyen habile de préparer la rentrée en scène du parti tory, disposé à profiter de l'éclipse que paraît subir (surtout depuis la grève des mines de 1912), la popularité du cabinet libéral.

prend garde pour paralyser leur initiative et affaiblir chez les mieux doués l'esprit d'entreprise ; d'autre part les ouvriers peu satisfaits des concessions qui leur sont consenties, obéissant facilement à des suggestions belliqueuses, sont toujours prêtes à se juger lésés à chaque traité de paix, et à reprendre les armes pour faire valoir de nouveau leurs droits méconnus.

Au milieu de ce désarroi et de cette inquiétude, les parties en cause montrent une disposition de plus en plus marquée à attendre des pouvoirs publics l'intervention bienfaisante qui mettra fin à leurs querelles (1). Nous en avons eu un exemple au cours de la grève des chemins de fer de 1911, lorsque d'un côté les compagnies se sont adressées au gouvernement pour en obtenir la protection matérielle nécessaire à la continuation de leur service, et que, de l'autre, les employés ont sommé en quelque sorte le premier ministre de mettre les chefs de la grève en rapport avec les représentants des compagnies. Bien que le gouvernement soit parvenu, avec beaucoup de peine, à résoudre le conflit, on peut dire qu'en définitive, il n'a réussi qu'à mécontenter

1. On constate d'ailleurs, un peu partout, comme une résurrection de l'étatisme : sous ce rapport, l'Angleterre est donc un exemple, non une particularité ; mais cette particularité à quelque chose de frappant dans un pays qui s'était jusque là montré plus que tout autre, rebelle à l'interventionnisme.

l'un et l'autre des deux adversaires : les agents qui n'obtiennent pas, comme ils le désiraient, l'admission sans réserve du principe de la reconnaissance, et les compagnies qui ne s'en voient pas moins imposer l'immixtion des syndicats dans leur gestion intérieure (1). Certes, ce n'est pas là un résultat très satisfaisant : mais il faut reconnaître que la situation dans laquelle se débat le cabinet anglais est des plus difficiles. Si, en effet, le devoir impérieux lui incombe de faire régner l'ordre et la sécurité publics, si les intérêts du pays, dont il a la garde sont étroitement subordonnés à un fonctionnement régulier des chemins de fer, d'autre part les nécessités de la politique, qui l'obligeant à prendre appui sur les éléments avancés de la Chambre des communes, c'est-à-dire sur les groupes libéraux et radicaux, sans négliger l'appoint très appréciable des membres du parti du travail, lui interdisent par là même de provoquer dans la classe ouvrière un mécontentement

1. Il ne faut pas oublier un troisième mécontent, le public, qui, après avoir été sérieusement éprouvé par un conflit auquel il était complètement étranger, paiera en somme les frais de la réconciliation, puisque le « Railways bill », déposé en exécution de la promesse faite aux compagnies lors de « l'Agreement » de 1911, va permettre à celles-ci d'opérer le relèvement de leurs tarifs. Déjà au mois de décembre 1911, elles se sont entendues pour relever de 10 o/o le prix de leurs « cheap tickets », c'est-à-dire des billets d'aller et retour, d'excursions et autres. D'après les calculs qui ont été faits, cette surtaxe doit contrebalancer l'augmentation du salaire des agents. (Ch. de Lasteyrie, *La nationalisation des chemins de fer anglais : Rev. fin. univ.*, 15 juillet 1912).

qui ne tarderait pas à se traduire, soit par une hostilité marquée des députés travaillistes, soit même par un déplacement de suffrages au profit des candidats de l'opposition conservatrice lors des prochaines élections législatives.

D'un autre côté, les moyens dont dispose le gouvernement pour amener les compagnies à céder, *nolentes volentes*, aux exigences de leurs employés, sont, sinon tout à fait nuls, du moins extrêmement limités : en dehors de certaines restrictions relatives au taux de leurs tarifs, en dehors du contrôle d'ordre surtout technique (1), qu'exerce sur elles la « Railway and Canal Commission », les compagnies anglaises, propriétaires de leurs réseaux, dépourvues de toute garantie au point de vue financier, échappent, comme on l'a vu, à la tutelle de l'Etat, et sont, vis-à-vis de ses représentants, dans une situation sensiblement analogue à celle de n'importe quel chef d'industrie privée (2). Et d'ailleurs, en supposant que le gouvernement eût possédé des moyens de persuasion plus puissants n'eût-il pas hésité à s'en servir pour imposer à ces sociétés des réformes qui en ruinant leur crédit (déjà assez peu solide), par le surcroît des dépenses annuelles qu'elles impliquaient,

1. V. p. 308, n.

2. Il en est tout autrement pour les grandes compagnies françaises, qui sont simplement concessionnaires de leurs terrains, et dont les intérêts financiers se rattachent par de multiples liens à ceux de l'État.

pouvaient entraîner pour le pays une crise financière des plus graves ?

Telles étaient quelques-unes des difficultés presque insolubles en présence desquelles s'est trouvé en 1911 le gouvernement britannique (1) ; elles expliquent, en grande partie, l'absence de dessein arrêté, le manque de résolution dont il a fait preuve dans cette crise, et aussi le caractère indécis et transactionnel de l'accord qu'il a fait accepter aux parties en litige.

Il est à remarquer d'ailleurs que ce genre d'intervention passagère et bénévole, dans laquelle les pouvoirs publics jouent bien plutôt le rôle d'un courtier, d'un intermédiaire, d'un conseiller tout au plus, que d'un véritable arbitre, et qui aboutit à des arrangements privés dépourvus de sanction légale, paraît avoir fait son temps. Le monde du travail semble désirer aujourd'hui une action plus directe et plus décisive de l'autorité, action qui ne peut s'appuyer efficacement que sur la loi (2). C'est dans

1. L'agitation ouvrière n'était d'ailleurs pas le seul embarras avec lequel il se trouvait aux prises : à peine sorti de la lutte très chaude à laquelle a donné lieu le vote du « Parliament Act », il allait avoir en effet à défendre la « Home Rule bill » dont il lui était impossible d'ajourner plus longtemps la discussion — contre les attaques acharnées des conservateurs et des libéraux unionistes coalisés.

2. Il y a là incontestablement, le symptôme d'un état d'esprit qui va directement à l'encontre du principe de la conciliation amiable, mais qui ne serait nullement en contradiction avec l'institution de l'arbitrage obligatoire.

ce dernier sens qu'a été résolue la grande grève des mines en 1912 et, chose intéressante à noter, les patrons ne se sont pas montrés, dans cette circonstance, les plus mécontents des résultats de l'intervention législative (1). C'est sur l'importante question de « salaire minimum » que le conflit s'est produit (2).

1. La loi récemment votée les met en effet en droit de compter sur l'appui gouvernemental, au cas où les meneurs s'aviseraient de rompre d'ici peu le pacte actuellement conclu.

2. La théorie du salaire minimum repose sur ce principe que ce n'est pas le prix de vente qui doit régler le salaire, mais bien le salaire qui doit régler le prix de vente. La grande erreur que commettent actuellement les industriels, disent les partisans du système, c'est qu'ils commencent par fixer le dernier et qu'ils ne déterminent qu'en second lieu le taux de l'autre. En suivant la marche inverse, on arrivera à protéger efficacement le prix de la main-d'œuvre contre des réductions excessives. C'est un peu l'idée du *justum pretium* des canonistes, reprise récemment par l'Église catholique ; dans l'Encyclique *Rerum novarum*, le pape Léon XIII disait : « C'est une loi de justice que le salaire ne doit pas être insuffisant à faire subsister l'ouvrier sobre et honnête. » Dès 1874, Lloyd Jones avait soutenu que la première revendication ouvrière devait être le salaire minimum, un salaire de vie (living wage), assurant au travailleur une existence convenable. Au Congrès socialiste de 1889, les délégués anglais réclamèrent la fixation d'un minimum international, et, au VIIIe Congrès de Londres (1897), la question tint une place importante dans les délibérations de l'assemblée.

C'est surtout sous l'influence du néo-trade-unionisme que les revendications relatives au salaire minimal, ont pris un caractère de plus en plus pressant. En effet, ce mode de fixation du taux des salaires apparaît comme une nécessité impérieuse aux « unskilled workers », qui étant très nombreux et d'un remplacement facile, éprouvent plus vivement que tous les autres le contre-coup des fluctuations qui se produisent sur le marché commercial.

Après avoir obtenu en 1908, la journée de huit heures pour les ouvriers du fond (1), les mineurs, à l'exemple de certaines industries dans lesquelles avaient été établis des « wage boards » (bureaux de salaires) chargés de fixer un salaire minimum (2), ont voulu à leur tour bénéficier des avantages de cette institution.

Les patrons n'ayant pas accepté sur ce point leurs conditions avant l'expiration du délai que leur avaient fixé pour cela les délégués mineurs, c'est-à-dire avant le 29 février 1912, environ un million d'hommes se mirent en grève à cette date et le travail d'extraction de la houille se trouva suspendu dans toute l'Angleterre.

Le gouvernement, qui n'avait pu réussir à conjurer la grève, est alors intervenu. Il a réussi, par une pression énergique, à déterminer la majorité des patrons (60 o/o environ d'entre eux), à accepter le principe du salaire minimum : seuls, les propriétaires gallois (ayant M. Thomas à leur tête) et certains patrons écossais, ont refusé leur adhésion (3).

1. « Coal Mines régulation Act » (Loi portant réglementation des mines de houille).

2. En vertu d'un bill déposé par M. Winston Churchill, le 21 mars 1909 : cette organisation avait pour but de lutter contre les abus du « sweating system » dans les industries dont il s'agit (Cf. Yves Guyot, *la Grève des mineurs dans la Grande Bretagne Journal des Economistes*), mars 1912).

3. Et encore se déclaraient-ils prêts à céder aussitôt que le gouvernement leur imposerait cette mesure par une loi. — Nous

Mais c'est du côté des ouvriers que le cabinet Asquith a éprouvé les difficultés les plus grandes à ses échanges de la promesse du salaire minimum ; les propriétaires de mines demandaient qu'on leur garantit tout au moins un minimum de « rendement » : refuser d'admettre une réclamation aussi logique et aussi équitable, c'était en quelque sorte donner une prime à la paresse et à l'incapacité (1). Cependant les ouvriers ne voulaient entendre parler d'aucune concession de ce genre.

En second lieu, ils repoussèrent toute idée de s'en remettra à l'arbitrage pour la fixation du salaire minimum : ils en avaient établi eux-mêmes l'échelle pour les différents districts, et ils prétendaient qu'elle fût acceptée telle quelle, sans que les patrons eussent le droit d'y apporter le moindre changement.

Des prétentions aussi exorbitantes rendaient tout arrangement difficile. L'intransigeance des ouvriers

---

avons vu précédemment, en étudiant la question du salaire, que le salaire minimum « conventionnel » existait déjà notamment pour les mines de houille situées dans les districtes fédérés. Un accord en date du 8 avril 1910 l'avait également établi dans les mines du Monmouthshire et de la Galles du Sud.

1. D'autant plus que, dans ces conditions, il est toujours à craindre que les syndicats n'exercent sans les patrons, une pression très vive, afin de les forcer par exemple à conserver un de leurs affiliés, malgré l'insuffisance reconnue du travail journalier fourni par ce dernier.

fit à deux reprises, échouer les négociations engagées entre leurs délégués et les patrons.

Cependant, la situation devenait critique. En admettant même que l'exemple des mineurs ne fût pas spontanément suivi par d'autres corps de métiers, l'arrêt inévitable des innombrables industries relevant de celle de la houille au point de vue de la force motrice, ne pouvait tarder à réduire au chômage une masse énorme de travailleurs ; il y aurait bientôt dans le pays trois millions d'hommes sans emploi (1), et, sous peine d'exposer le pays à des malheurs irréparables, il faudrait que, de façon, ou d'autre, le gouvernement pourvût à leur subsistance.

Pour sortir de cette périlleuse impasse, le cabinet anglais a eu recours à des moyens extrêmes : il a fait voter par la Chambre des Commerces un projet de loi garantissant le salaire minimum dans les houillères de la Grande-Bretagne (2). Les ouvriers obtiennent donc gain de cause sur la question de principe. Mais ils ont dû renoncer, malgré tous leurs efforts, à leur prétention de faire accepter par les patrons

1. Parmi lesquels, nécessairement, beaucoup d'ouvriers non syndiqués ou appartenant à des associations beaucoup moins riches que la Fédération des mineurs.

2. Le (Coal Mines minimum wage) Act » reconnaît le principe du salaire minimum en ce qui conserne les *ouvriers du fond* des mines de charbon ; en fait, il est applicable aussi à certaines mines de fer (stratified ironstone).

l'échelle de salaires qu'ils avaient eux-mêmes fixée. Sur ce point, M. Asquith, (malgré l'opposition rencontrée par lui parmi les membres mêmes du cabinet), s'est montré irréductible. Le taux du salaire sera fixée dans chaque district par une commission locale (joint district Board), composée par égales portions des représentants des mineurs et de ceux des patrons (1). Il est juste, en effet, que ceux qui paient le salaire, soient admis à en discuter le montant.

Bien que les mineurs n'aient, en somme, remporté qu'un demi-succès, leur exemple ne sera-t-il pas suivi par leurs camarades du service des chemins de fer, et ces derniers ne tenteront-ils pas de recourir à l'intervention législative pour imposer aux compagnies l'adoption d'un taux minimum de rémunération ? La question ne figurait pas, nous l'avons vu, dans le programme de Birmingham de 1906 (2), mais elle semble avoir fait du progrès depuis, particulièrement parmi les ouvriers appartenant aux catégo-

---

1. En cas de non entente des parties sur le choix du président, celui-ci sera nommé par le Board of Trade.

2. V. ch. Ier, sect. I (a). « Les origines du système inauguré en 1907 ». Par contre, on se rappelle que la journée de huit heures était inscrite dans le programme national, en ce qui concerne certaines catégories d'employés (V. ch. Ier, *cod. loc.*). L'octroi de cette dernière concession paraît devoir être bien difficilement arraché aux compagnies, à cause de la difficulté qu'il y a à faire la part du *temps de présence* journalier des hommes, et celle du *temps de travail effectif* fourni par eux (V. ch. Ier, p. 111).

ries inférieures, les « unskilled workers », qui gagnent souvent moins de 20 schillings par semaine (1).

Toutefois, l'adoption d'une telle mesure ne saurait être limitée à une ou à quelques classes particulières d'agents ; en supposant qu'une loi vint en imposer l'acceptation aux compagnies, la fixation d'une échelle de salaires devrait faire l'objet d'une étude longue et laborieuse, et on peut même se demander si elle ne donnerait pas lieu à des difficultés pratiques inextricables (2), à cause de la multiplicité qresque infinie des catégories d'employés et de la diversité qui en résulte dans les chiffres de salaires afférents à ces catégories.

* * *

Nous venons de voir l'État appelé, — en vertu du « Coal Mines (minimum wage) Act » (1912) — à jouer un rôle direct en ce qui concerne la fixation du salaire dans l'industrie la plus importante et la plus

1. V. à ce sujet dans le « Labour bader » du 18 août 1911, l'article de M. H.-M. Richardson intitulé : *les Grèves de Manchester. La Lutte pour le salaire minimum.*

2. Nous savons que si l'État n'intervient pas dans la fixation du salaire dans les chemins de fer, il y joue tout au moins un rôle de conciliateur, d'arbitre ; puisque le Board of Trade est chargé de désigner lui-même le « chairman », en cas de désaccord entre les parties composant les Conseils de conciliation ; il est vrai que l'observation à son importance, ce rôle lui est dévolu ici en vertu de la convention, tandis que, pour la fixation du salaire minimum dans les mines de houille, il lui est attribué par la loi.

essentielle du pays, en ce sens que toutes les autres sont, ou peut s'en faut, ses vassales et ses tributaires (1). N'est-il pas destiné dans un avenir assez rapproché, à intervenir d'une façon plus immédiate encore, en agissant non plus seulement comme une sorte d'arbitre entre les patrons et les ouvriers, mais en exerçant un contrôle effectif sur la production elle-même ? (2).

Si l'on se rappelle les votes exprimés dans les différents congrès unionistes de ces dernières années, on est amené à penser que c'est là un des vœux les plus ardents d'une partie de la classe ouvrière.

Mais ce n'est pas seulement dans le monde du travail que les idées interventionnistes sont accueillies avec faveur ; dans les classes cultivées, dans les

1. Parmi les innombrables lois (Factory Acts) en vertu desquelles l'État intervenait déjà, mais seulement dans la fixation où le contrôle de la durée du travail, nous ne citerons que celle du 27 juillet 1893, relative aux chemins de fer, et celle — déjà mentionnée plus haut — qui, modifiant le « Coal mins regulation Act » de 1887, limite à huit heures la durée de la journée pour les ouvriers de fond dans les mines de houille.

2. Pour un grand nombre d'ouvriers, en particulier pour ceux qui appartiennent aux grands syndicats des mines et des chemins de fer, l'intervention de l'État devrait aller jusqu'à prendre la forme tout à fait radicale de l'expropriation et de l'exploitation directe et s'étendre aux plus importantes des branches de la production nationale, aux industries extractives, en général (sans en excepter les industries agricoles).et au service des transports par voie ferrée (V. plus haut les résolutions prises au congrès de Carlisle (1911) et dans diverses autres assemblées corporatives).

milieux capitalistes même, la doctrine de « laisser faire », qui avait longtemps régné à peu près sans conteste, perd chaque jour du terrain. Naturellement, ceux qui obéissent à la nouvelle tendance, partent de points de vue très variés, et diffèrent considérablement, tant sur la forme et l'étendue de l'intervention de l'État dans le domaine industriel, que sur le but qu'elle doit se proposer.

Ainsi, effrayés de la progression extrêmement rapide (1), qu'a suivie la production annuelle de la houille, passant de 185 millions de tonnes en 1890, à 260 millions environ au cours de ces dernières années, certains esprits prudents, sinon un peu pessimistes, s'inquiètent et craignent de voir tarir dans un avenir relativement proche cette source de la vie industrielle de l'Angleterre, de la supériorité commerciale dont elle a longtemps joui et de la suprématie qu'elle conserve encore sur les mers ; le charbon, disent-ils, n'est pas une richesse qui se renouvelle, et si, persistant dans les errements actuels, on conti-

---

1. Elle n'est dépassée comme rapidité que par celle des États-Unis, qui s'est élevée dans le même laps de temps, de 140 millions de tonnes à 400 millions, et par celle de l'Allemagne, qui a sauté de 70 millions à 205 millions de tonnes (chiffres de M. le professeur Cauwès, cours d'Économie nationale 1911-1912). Il faut d'ailleurs remarquer que ces deux pays, au point de vue de l'exploitation des mines de houilles sont jusqu'à un certain point des pays vierges lorsqu'on les compare à l'Angleterre, et que celle-ci, étant donnée sa situation insulaire, souffrirait beaucoup plus que les nations précitées de la pénurie du charbon.

nue à livrer chaque année à l'exportation près de 25 o/o de la production totale (1), les richesses que renferme le sous-sol de la Grande-Bretagne en combustible minéral seront, avant trois siècles arrivées à complet épuisement (2). Il faut, pour éloigner cette époque fatale, que l'État, par une réglementation convenable, vienne mettre un frein à cette production désordonnée, en l'empêchant de dépasser outre mesure, les besoins du marché national.

D'autres, plus particulièrement préoccupés par les intérêts de la défense du territoire de l'Empire britannique, redoutent de voir celle-ci mise en question par une grève de charbon survenant dans un moment de crise extérieure ; grâce au rachat partiel des mines par l'État, l'Amirauté serait toujours assurée d'avoir sous la main les réserves de houille nécessaire pour l'approvisionnement des escadres ;

1. L'exportation anglaise est encouragée ici par cette circonstance que la houille procure à la marine marchande un frêt de sortie très avantageux.

2. Suivant l'illustre chimiste Sir William Ramsay, l'échéance serait moins éloignée encore ; d'après ses calculs, basés sur la continuation du régime de production actuel, les mines anglaises seraient complètement épuisées dans 175 ans (c'est-à-dire dans l'espace de moins de six générations). Si ces pronostics sont exacts, l'Angleterre ne pouvant compter, comme certains pays continentaux, sur le secours précieux de la « houille blanche », il ne faut pas être surpris de ce que d'éminents savants s'alarment de telles perspectives, et cherchent (notamment dans les propriétés que possèdent les corps radioactifs), de nouvelles sources d'énergie (V. à ce sujet un artiéle de M. Charles Nordmann, astronome de l'Observatoire de Paris, dans *le Matin* du 6 juillet 1913.

cette mesure présenterait en outre l'avantage de permettre à l'État, en accélérant ou en ralentissant suivant le cas sa propre production, de servir en quelque sorte de régulateur à la production privée.

Bien entendu, les ouvriers envisagent la question sous un tout autre aspect ; pour eux, le contrôle de plus en plus étroit de l'autorité publique sur la gestion des grandes entreprises est inséparable d'une orientation politique favorable aux revendications du prolétariat (1), et ce contrôle n'est lui-même qu'une étape vers la substitution complète de l'État à la direction patronale, substitution qui, grâce à l'élimination du capitalisme parasitaire, permettra d'attribuer à la classe travailleuse la part à laquelle elle a droit.

De même, tandis que le rachat des chemins de fer par l'État est considéré, dans le monde du commerce et des affaires, comme un remède, sinon recommandable, du moins « possible », à la situa-

1. C'est précisément une des raisons pour lesquelles les travailleurs se montrent en assez grand nombre hostiles, pour le moment du moins, à une intervention trop continue du pouvoir exécutif ou législatif (fixation des salaires par le Parlement ou arbitrage obligatoire par exemple), parce qu'ils considèrent que cette intervention peut leur être, suivant les cas, favorable ou défavorable suivant les tendances du gouvernement ou de la majorité qui sera chargée de l'exercer.

Le véritable syndicaliste révolutionnaire (et, nous avons vu qu'il commence à faire nombre en Grande-Bretagne) est d'ailleurs assez peu favorable à l'étatisme et à l'interventionnisme, et en cela il se sépare du socialiste.

tion financière défavorable des compagnies, comme permettant, par la suppression des lignes et des services inutiles, d'établir un équilibre plus harmonieux entre la production et la consommation dans cette branche d'industrie, les cheminots voient surtout, et peut-être à tort, dans cette mesure, un moyen de s'assurer, par la suppression des dividendes à servir aux actionnaires (1), une rémunération plus large et une amélioration dans les considérations générales d'existence.

Est-il possible d'affirmer que l'exploitation directe par l'État amènerait dans les grandes industries l'augmentation de bien-être que les travailleurs paraissent en attendre ? C'est une question assez délicate et que nous nous garderons d'aborder ici. Mais, au point de vue qui nous intéresse particulièrement, il est permis de douter que le système de la nationalisation eût pour effet de supprimer ou même de raréfier les conflits du travail et que l'État ne se trouvât lui-même et dans des conditions plus graves encore peut-être, aux prises avec les difficultés qu'il aurait voulu supprimer (2).

1. C'est du moins ainsi que la question avait été présentée par les divers orateurs qui se sont succédé à la tribune du Congrès de Carlisle (1911). Leur erreur tient à ce qu'ils n'avaient envisagé qu'une des faces du problème, car nous avons vu, dans l'étude spéciale que nous en avons faite, que les dépenses occasionnées par le rachat absorberaient, et au delà peut-être, le bénéfice que l'État pourrait retirer de l'opération.

2. V. la note p. 330 en ce qui concerne les résultats fournis à ce point de vue par la municipalisation des services.

Mais quels que puissent être les résultats de ces tendances au point de vue de l'avenir économique de la Grande-Bretagne, nous devons constater qu'elles existent, et qu'elles sont en train de modifier profondément, de retourner pour ainsi dire, la mentalité anglaise qui apparaissait depuis si longtemps comme le prototype, le symbole le plus achevé de l'esprit individualiste.

Au cours de ces dernières années le peuple britannique a senti diminuer la confiance qu'il avait jusque là placée dans l'efficacité de l'initiative personnelle.

La conception de l'État protecteur, de l'État providence, fait chaque jour de nouvelles conquêtes : en attendant que, sous la forme plus absolue encore de l'État patron, elle arrive un jour à dominer peut-être la production elle-même, elle s'introduit dans la répartition des richesses sous forme de lois sociales, d'intervention même de l'État dans la détermination de la part qui doit revenir au travail dans l'échange des produits. Elle a depuis quelque temps envahi un domaine qui en Angleterre paraissait devoir lui être à jamais fermé, celui de la circulation des richesses, et menacé de renverser les idées jusque là reçues en matière d'échange international.

Après une expérience de plus de soixante années, il semble en effet que le rêve conçu par Richard Cobden et John Bright, d'un libre-échangisme uni-

versel, groupant les nations dans un vaste concert économique, soit plus éloigné que jamais de sa réalisation (1).

Succédant à une période de liberté commerciale relative, une vague protectionniste s'élevait au lendemain de la guerre de 1870, et envahissait successivement l'Allemagne en 1879, puis la France en 1881 et surtout en 1892 (2) ; quant aux États-Unis, gagnés depuis longtemps aux idées protectionnistes, ils accentuèrent encore cette tendance par un régime de plus en plus prohibitif, à peine entrecoupé çà et là par les quelques velléités de retour à un système plus libéral, qui marquent le triomphe passager des doctrines du parti républicain sur celles du parti démocrate (3).

En même temps, des pays neufs comme l'Amérique, de jeunes nations industrielles comme l'Allemagne, développaient leur production avec une rapidité qui déconcertait toutes les prévisions. Abritées maintenant derrière leurs murailles de douanes,

---

1. On sait que l'instauration du libre-échange en Angleterre a commencé en 1846, avec l'abolition des « Corw-Laws », sous le ministère de sir Robert Peel.

2. Époque à laquelle venaient à expiration les traités du commerce renouvelés depuis le Second Empire, et dont le régime avait été inauguré par le fameux traité conclu par Napoléon III avec l'Angleterre en 1860.

3. Tarifs Mac Kinley (1892), Dingley (1897), et tarif Payne Aldrich (1909) qui, destiné en apparence à atténuer le précédent, l'a pratiquement aggravé dans une certaine mesure.

elles pouvaient impunément édifier leurs trusts, leurs kartells, leurs syndicats, qui leur permettaient, par un abaissement considérable de leur prix de vente à l'exportation, de venir concurrencer la Grande-Bretagne sur le marché mondial, et menacer même son marché intérieur librement ouvert à leurs produits.

Isolée et sans défense au milieu des barrières commerciales qui s'élevaient de tous côtés autour d'elle, on pouvait craindre que son attachement obstiné au libre-échange ne réduisît l'Angleterre à un véritable rôle de dupe.

Dès l'année 1881, un mouvement de réaction d'abord timide, puis déclaré, se dessina contre le dogme économique régnant. Vers cette époque commence l'agitation en forme du « fair trade » par opposition au « free trade » depuis longtemps pratiqué. A la différence de ce dernier, c'est-à-dire du commerce libre et égal pour tous, le « fair trade », le bon commerce, le commun équitable entre nations arrivées à un même degré de civilisation et de libéralisme, comporte une politique de représailles, des droits de combat. Il favorise les producteurs nationaux, ou plutôt les défend contre les abus de la concurrence étrangère. Ce n'est pas à dire toutefois qu'il soit systématiquement particulariste, nationaliste ; il serait plutôt (en donnant à ce mot une signification, un peu spéciale) « opportuniste ».

Mais, soit qu'il affecte, avec M. Balfour (1), la forme d'une politique de retorsion, de « retoliation », soit qu'il prenne, avec Joseph Chamberlain, les proportions plus étendues d'une vaste union douanière, d'un Zollverein groupant en un seul faisceau les différentes parties de l'Empire britannique (2), il implique toujours — virtuellement du moins — la reconnaissance de l'État, non plus seulement comme entité politique ou juridique, mais encore comme unité économique distincte.

Cependant, les représentants de l'École manchestérienne, dans la résistance achevée qu'ils opposaient aux apôtres de la réforme douanière, semblent avoir rencontré dans les milieux populaires, sinon des partisans, tout au moins des alliés. Encore hantés par le souvenir, ou plutôt par le récit des misères terribles qu'avaient engendrées autrefois les tarifs protecteurs, ceux-ci redoutaient avant tout que le renchérissement des denrées ne fût la consé-

---

1. Ce dernier s'est d'ailleurs défendu énergiquement d'être protectionniste ; mais, tout en reconnaissant la supériorité du libre-échangisme en tant que doctrine, il estime qu'il ne doit pas faire oublier la nécessité de défendre les intérêts économiques du pays (V. la brochure intitulée : *Economic notes on insular free trade*).

2. De même que l'impérialisme militaire grouperait en un même système toutes les colonies anglaises, et permettrait ainsi à ces dernières de coopérer à leur propre défense dans un conflit armé entre la Grande-Bretagne et une nation maritime quelconque.

quence inévitable de l'établissement d'un régime analogue (1).

Le plus difficile de la tâche était donc, pour les « tariffs reformes », d'opérer la conversion de la classe la plus pauvre, mais aussi la plus nombreuse de la nation.

En décembre 1904, J. Chamberlain parlant à Londres devant un auditoire d'ouvriers, déclarait : Vous ne pouvez pratiquer la liberté des échanges et protéger en même temps les travailleurs ! » Pour faire accepter cette thèse, il fallait présenter la réforme douanière sous un jour différent de celui qui avait servi à en démontrer la nécessité aux classes bourgeoises et commerçantes.

Le malaise économique dont souffrait la Grande-Bretagne devait, suivant les réformistes, être attribué pour une large part à ce que la concurrence étrangère, s'exerçant sans restriction grâce aux régimes de libre échange, entraînait un avilissement dans les prix de vente des produits de l'industrie nationale, d'où cette conséquence que les patrons, pour ne pas voir leurs profits s'abaisser au-dessous des limites raisonnables, se voyaient obligés, soit de diminuer le volume de leur production, soit de faire subir au salaire une réduction proportionnelle. Dans tous les cas, c'était par l'ouvrier que cette situation

1. C'est sous l'empire de telles craintes que fut fondée la « Free food league » (ligue pour la libre entrée des vivres).

devait être ressentie de la façon la plus douloureuse puisqu'elle se traduisait pour lui, tantôt par le chômage, tantôt par la diminution directe d'une rémunération nécessaire à sa subsistance.

Au contraire, en frappant d'une taxe à l'importation les produits de dehors, on les empêchait d'affluer en trop grande abondance sur le marché britannique ; on permettait aux productions de relever leur prix de vente : ainsi se trouvait compensée l'inégalité existant entre les producteurs nationaux et les producteurs étrangers, avantages résultant par exemple (comme cela a lieu fréquemment dans les pays neufs), d'un coût assez élevé de la matière première ou encore d'une organisation commerciale déterminée.

Grâce à ce procédé, les chefs d'entreprise voyaient remonter le niveau de leurs profits : ils augmentaient leur fabrication au lieu de la restreindre ; le chômage disparaissait peu à peu. De plus les patrons, réalisant des bénéfices plus considérables (1), étaient à même de fournir à leurs ouvriers une rémunération plus large, d'exiger d'eux une durée moins prolongée

---

1. Cette dernière prévision ne doit-elle pas être, en elle-même, considérée comme bien osée. La protection ne peut être vraiment *protectrice*, qu'autant qu'elle avantage certains produits au détriment de certains autres, qui sont en quelque sorte « hendicapes ». Certains patrons anglais bénéficieraient du nouveau « Tariff », d'autres en souffriraient ; et l'on peut se demander, non sans quelque scepticisme, si la solution du « Labour probleme » s'en trouverait beaucoup avancée.

de travail quotidien. Ainsi se trouvait tarie la source de tous ces conflits,de toutes ces grèves,auxquels les travailleurs n'ont recours la pluspart du temps qu'en vue d'obtenir une amélioration dans des conditions de vie matérielle vraiment trop mal adaptées aux nécessités de leur époque.

Ce tableau enchanteur de la situation que l'avènement du protectionnisme réservait au monde industriel, était bien fait pour vaincre les préventions de la classe ouvrière, et il semble bien, en effet, qu'il ait produit sur elle une assez vive impression.

Malheureusement la médaille a son revers : le relèvement du prix qui suivra l'etablissement des tarifs protecteurs, ne portera pas sur quelques objets en particulier ; il affectera vraisemblablement une grande quantité et une grande variété de marchandises. Il ne sera pas ressenti seulement par une classe déterminée d'acheteurs, mais — surtout s'il s'agit des choses de première nécessité — pour les catégories sociales les plus diverses (en commençant, bien entendu, par les moins fortunées) : de sorte que les ouvriers pourraient bien, comme consommateurs, éprouver de façon cuisante les inconvénients d'un système, dont en tant que travailleurs, ils auraient apprécié les avantages.

Mais, répondent les « tariff-reformers », il ne s'agit pas d'imposer à la Grande-Bretagne un protectionnisme absolu et intransigeant ; rien n'empêchera

de laisser la porte plus ou moins largement ouverte aux choses nécessaires à la subsistance. Et d'ailleurs, quand bien même on n'agirait pas de la sorte, le renchérissement du coût de la vie ne s'ensuivrait pas véritablement. L'impérialisme économique, en créant entre le métropole et ses colonies un échange continu et libre de leurs produits respectifs, permettrait à la mère patrie, vu la facilité et l'abaissement du prix des transports, de recevoir à peu de frais des autres parties de l'Empire, les denrées alimentaires dont elle a besoin (1).

---

1. Remarquons en passant que la conception de l'impérialisme économique, si elle ne peut être rattaché aux idées de List et de son disciple Dühring, et tant que leur système a pour objectif le développement des forces productives nationales (ce qui n'aurait pas de sens lorsqu'il s'agit d'un pays aussi évolué économiquement que l'Angleterre), peut au contraire en être rapprochée non sans raison bien plutôt, à notre sens, que de la doctrine de Caray, en tant que le système précité se propose la constitution d'une économie nationale complexe : Mais la nation normale, la nation complexe. serait réalisée grâce au rapprochement, à la fusion dans une organisation commerciale unique, de toutes les parties composantes de l'Empire.

Toutefois il est à noter que si, dans un pays très étendu comme l'Amérique, une organisation de ce genre a pu se constituer, cela tient en grande partie à ce que les divers États de l'Union, surtout depuis que la guerre de Sécession est venue mettre fin aux divergences entre le Nord et le Sud, ont développé à peu près parallèlement leurs forces économiques. Il n'en est pas de même pour l'Empire britannique, au sein duquel il existe à ce point de vue de grandes inégalités entre les différentes régions, et où d'ailleurs, l'esprit individualiste déjà très prononcé des colonies anglo-saxonnes sera un sérieux obstacle à la « refonte » de l'organisation actuelle.

Il ne semble pas — tant s'en faut — que ces prévisions optimistes se trouvent corroborées par les faits. Un pays protectionniste, l'Amérique — où le sort du salarié passe assez communément pour être plus heureux qu'en Europe — fournir à ce point de vue un terme de comparaison doublement intéressant : d'abord, parce que le taux des salaires y est, dans beaucoup d'industries, plus élevé qu'en Grande-Bretagne ; ensuite parce que les Etats-Unis, pays à économie complexe, ne sont pas tributaires de l'étranger en ce qui concerne les choses de première nécessité.

Suivant l'opinion de Mme Ashton Johnson, la situation de l'ouvrier américain serait loin d'être aussi enviable que le supposent beaucoup de leurs confrères anglais. Elle cite à ce propos les observations qu'une Américaine, Miss Ida Tarbell, a recueillies et condensées dans un ouvrage intitulé *The Tariff in our Times.*

De cette enquête il résulte d'abord que le protectionnisme n'aurait pas pour effet d'élever dans des proportions aussi considérables qu'on le prétend parfois le taux de la rémunération de l'ouvrier. C'est ainsi que le salaire moyen des 195.500 employés de l' « United steel corporation » (en comprenant dans ce nombre les « foreman » (contremaîtres) ; et aussi les « clerks » dont les appointements annuels sont parfois supérieurs à 2.000 livres (50.000 fr.),

n'excède pas chaque année 155 livres, dépassant ainsi de 25 livres seulement le « living wage » normal (1).

D'ailleurs ce niveau de salaire, élevé malgré tout si on le compare à celui qui a cours en Europe, est compensé, et au delà, par l'augmentation effrayante qu'a subi en l'espace de quelques années le coût de la vie.

D'après les chiffres empruntés par Miss Ida Tarbell au *Bulletin du Bureau du travail américain*, le prix moyen des choses de consommation journalière s'est élevé de 14 l. 17 sh. 3 d. en 1890, à 21 l. 9 sh. en 1906 (soit de plus de 25 o/o). La hausse des prix s'est également fait sentir en ce qui concerne le charbon (passant de 14 sh. la tonne en 1896, à 18 sh. en 1906), les objets manufacturés qui ont augmenté en dix ans de 32 o/o, les matériaux bruts, de 50 o/o ; enfin, pour les loyers, qui se sont élevés dans des proportions analogues.

D'autre part, les industriels américains, défendus contre la concurrence étrangère, indifférents par conséquent à la qualité de leurs produits, se soucient peu d'améliorer leurs conditions de fabrication : ce dont souffrent à la fois les consommateurs, auxquels des marchandises inférieures sont livrées, et de

---

1. *Le protectionnisme panacée contre les troubles industriels.* (*Contemporary Review*, oct. 1912.)

l'autre, les ouvriers qui, très souvent, travaillent dans des conditions d'hygiène déplorables (1).

L'auteur conclut en affirmant, dans son chapitre final, que l'histoire de la protection en Amérique est « une longue histoire d'humanité douloureuse (*of injured humanity)* ».

Certes, il convient de ne pas accepter sans réserve les résultats d'une enquête privée, portant nécessairement sur un nombre d'exemples assez restreint, et faussée peut-être dans une certaine mesure par des idées préconçues. Il serait, notamment, téméraire de mettre au compte du seul protectionnisme tous les maux dont l'auteur nous donne la longue et lamentable énumération. Mais si l'on doit se garder — du moins avant d'avoir été confirmé dans cette opinion par une étude approfondie et complète — d'attribuer à ce système les misères dont l'ouvrier américain a trop souvent à souffrir, il est permis, tout au moins, d'en concevoir des doutes assez sérieux au sujet des vertus infaillibles du protectionnisme comme panacée contre les maux coutumiers à la classe ouvrière, et dont les troubles industriels sont trop souvent le résultat (2).

---

1. Ainsi se trouvait infirmée, au moins quant aux résultats, la doctrine de Patten (Fondements économiques de la Protection), en tant que celle-ci voit l'utilité du protectionnisme dans la défense des hauts salaires contre l'invasion des « travailleurs pauvres ».

2. On peut d'ailleurs observer, depuis quelque temps, en Angle-

On l'a souvent répété durant ces dernières années, l'Angleterre est arrivée aujourd'hui à un tournant de son histoire. Des conditions politiques et économiques nouvelles ont fait surgir devant elle des problèmes nouveaux. Un double courant, interventionniste et socialiste à l'intérieur, impérialiste et centralisateur au dehors, menace de submerger ce qui reste de l'ancien libéralisme « abstrait et logique, bourgeois et individualiste », non moins hostile à l'ingérence de l'État dans le domaine économique et industriel, qu'opposé aux dépenses militaires et indifférent aux expansions coloniales. « Un radicalisme concret et utilitaire, fidèle aux traditions libre-échangistes et aux traditions puritaines de la boutique et de la mine anglaises, essaye, sous la menace de la poussée ouvrière et de la marine allemande, de rapprocher ces deux termes — qui n'ont rien de contradictoire, — socialisme et impérialisme (1). »

Des transformations aussi profondes dans l'organisation à la fois interne et externe d'un pays, ne se peuvent généralement accomplir sans de nombreux heurts, sans des troubles graves, dont la répercussion doit nécessairement se faire sentir dans les

terre même, un réveil de l'esprit libre-échangiste, et, de la part des « tariff-reformers », un abandon tout au moins momentané de leurs projets.

1. M. Jacques Bardoux : *l'Angleterre sociale*, 1905-1914. *Essai de psychologie sociale* (1913).

domaines les plus variés de l'activité nationale. Il est permis d'en voir une preuve — entre beaucoup d'autres, dans le malaise industriel dont nous avons essayé de retracer, au cours de cette étude, une des phases les plus dramatiques.

Quelle que doive être l'issue de cette crise, on peut être persuadé que l'Angleterre saura envisager sans crainte les questions qui surgissent devant elle, et en aborder la solution avec l'esprit de décision et d'énergie dont elle a déjà donné maintes fois l'exemple Ce n'est pas, d'ailleurs, dans l'inertie et l'immobilité, qu'une grande nation éclairée et industrieuse comme elle, peut trouver les conditions favorables à son équilibre. Mais dans l'effort incessant que la nature aussi bien que ses traditions, lui imposent comme nécessité vitale — nécessité heureuse en un certain sens, puisqu'elle lui doit en grande partie son magnifique développement commercial et maritime —, elle avait peut-être tort d'oublier tout à fait qu'elle a su longtemps allier dans une mesure harmonieuse, (et ceci est vrai pour la classe ouvrière elle-même), l'esprit de progrès à l'esprit conservateur ; que sa position géographique, jointe au mode de répartition des forces économiques adopté par elle depuis environ trois quarts de siècle, tendent à en faire une organisation, puissante sans contredit, mais en même temps artificielle et délicate, un peu comme ces mécanismes très perfectionnés dans lesquels l'arrêt de certains

rouages suffit à interrompre immédiatement le jeu du système tout entier.

Plus que celle de tout autre pays peut-être, la situation de la Grande-Bretagne est incompatible avec certaines expériences ; plus que tout autre, notamment, elle doit se mettre en garde contre cette politique uniquement destructive, contre cette politique d'imprévision érigée en système par certains théoriciens du syndicalisme, — nous ne saurions passer sous silence un des plus éminents d'entre eux, M. G. Sorel (1) —, et dont M. J.-H. Harley (2) reconnaissait l'influence, (moins directement ressentie toutefois dans les pays germaniques et anglo-saxons que parmi les nations latines) dans l'attitude méfiante des travailleurs anglais à l'égard des méthodes évolutionnistes, et « dans une tendance à tourner en dérision les chefs politiques qui croient que Rome ne fut pas construite en un jour. »

1. V. notament *la décomposition du Marxisme*, p. 62 et n.
2. *Le Syndicalisme et l'agitation des travailleurs* (*Comtemporary Review*, mars 1912).

Vu : le Président de thèse,
JAY

Vu : le Doyen,
CAUWÈS

Vu et permis d'imprimer :
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris.
LIARD

TABLE DES MATIÈRES

Pages

INTRODUCTION HISTORIQUE 5
Epoque antérieure à 1907 5
§ 1. — La grève au point de vue législatif ; évolution du droit de coalition en Grande-Bretagne. ... 5
a) Origines de la législation 6
b) « Acts » de 1799 et de 1800 14
c) « Acts » de 1824 et de 1825 21
d) « Acts » de 1871 et de 1875 29
e) « Trade disputes act » de 1906 40
§ 2. — Le statut légal des Trade Unions 43
§ 3. — Revue rapide des grèves de chemins de fer dans leurs rapports avec le mouvement syndical, antérieurement à 1907 78

CHAPITRE PREMIER

SECTION I. — Origine et description du système inauguré en 1907 dans les chemins de fer anglais . 93
§ 1. — Circonstances dans lesquelles il est né : la situation créée par la question de la « recognition » (reconnaissance des trade-unions par les compagnies) ; les revendications des cheminots relativement aux conditions du travail 96
§ 2. — Son but : introduction de la conciliation et de l'arbitrage dans les chemins de fer anglais 133

§ 3. — Son mécanisme et son fonctionnement (exposé succinct de la procédure destinée par le « Railway conciliation and arbitration Scheme » de 1907). Nature et caractères principaux de cet acte. 145

SECTION II. — Critique de l'accord de 1907. 152

§ 1. — Au point de vue de sa structure et de sa valeur intrinsèque (critiques formulées, soit par les ouvriers, soit par les compagnies). 159

§ 2. — Au point de vue des faits (examen des résultats antérieurement à la grève) 164

CHAPITRE II

Les résultats du système. La grève de 1911. 173

§ 1. — Les causes de la grève. 173

§ 2. — Les faits (historique de la grève). 190

§ 3. — Les caractères principaux de la grève. 205

α) Caractère de grève de solidarité. 206

β) Exclusion de l'action parlementaire. 210

γ) Violation par les cheminots de leurs engagements antérieurs. 211

δ) Absence de contrôle des dirigeants des syndicats sur le mouvement gréviste. 213

ε) Politique de violence des grévistes, nécessitant l'intervention de l'autorité et le recours à la force armée. 213

CHAPITRE III

SECTION I. — La Solution du conflit. 235

§ 1. — L' « Agreement » du 19 août 1911. 236

§ 2. — *Le Nouveau « scheme » de 1911*. 238

a) Les Réformes prop[illegible]
mission royale 238
b) Les Décisions de la Commission 244
SECTION II 255
§ 1. — Critiques dirigées contre le nouveau « scheme » (la question des salaires) 255
§ 2. — Difficultés résultant de la situation financière des compagnies 277
§ 3. — Principaux moyens proposés pour remédier à la situation des chemins de fer au point de vue de la grève 289
a) Moyens tendant plus ou moins directement à prévenir ou à réprimer la grève elle-même ... 292
b) Moyens indirects, ou d'ordre plus particulièrement économique et financier (Les Amalgamations ; le Rachat) 308
CONCLUSION 333

Imp. JOUVE et Cie, 15, Rue Racine, Paris — 2326-13.

